Nr 5 (37)

Za Kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI — Warszawa 15 — 31 marca 1950 — CENA 25 zł

W NUMERZE

ZADANIA MOTORYZACJI W AKCJI SIEWNEJ

MECHANIZACJA ROLNICTWA w ZSRR

DROGA ŻYCIA

Kierowcy i traktorzyści polscy deklarują długofalowe zobowiązania

W walce o przyśpieszenie wykonania planu 6-letniego, masy pracujące całej Polski podejmują dalsze zobowiązania długofalowe. Do meldunków pracowników budowlanych, rolników, włókniarzy, hutników, kolejarzy dochodzą coraz liczniejsze, dalsze zobowiązania kierowców samochodowych i traktorzystów.

110 TYS. KM NA CHEVROLECIE.

Kierowcy wozów ciężarowych również zadeklarowali szereg zobowiązań.

Jako pierwszy wystąpił Aleksander Szepioła, pracujący w Wydz. Sam. Polskiego Radia: Przejechał on bez naprawy głównej 102.270 km. a obecnie podjął się przebyć na swym wozie dalsze 8 tys. km.



Aleksander Szepioła

Tą samą ilość kilometrów bez naprawy głównej zobowiązał się przejechać kierowca Gołaszewski z MAP, a kierowca Redliński 120 tys. km na wozie marki Buick. Pozostali kierowcy MAP w liczbie 18 podjęli dalsze zobowiązania.

TRAKTORZYŚCI STAJĄ NA APEL

Przodująca brygadzistka 10-osobowego zespołu traktorzystek, Magdalena Figur z Państw. Gospodarstw Rolnych — Waplewo, nagrodzona orderem „Sztandaru Pracy" podjęcia długofalowe zobowiązania, oświadczając:

„Zobowiązuję się ze swoją załogą wykonywać przeciętnie 400 ha orki średnio na jednym traktorze, zmniejszyć zużycie paliwa o 4 proc, oraz obniżyć koszty eksploatacji traktorów. Wzywam wszystkie brygady traktorzystów w Polsce do współzawodnictwa".

Tak więc również zespoły naszych traktorzystek i traktorzystów stanęły na wezwanie przodujących budowniczych Polski Ludowej podejmując doniosłe zobowiązania dla przyśpieszenia wykonania planu 6-leniego, a tym samym dla szybszego zbudowania fundamentów socjalizmu



Gołaszewski, Redliński

STUTYSIĘCZNICY POZNANIA

Do najbardziej wyróżniających się kierowców, którzy w najtrudniejszych warunkach rozwozili sprzęt dla elektryfikacji wsi należy Florian Krys, który na samym samochodzie przejechał bez remontu ponad 128 tys. km. Piękne wyniki uzyskali również kierowcy: Wojciechowski, Zagoń i Pawłowski.

Roman Gierant, kierowca samochodowy DOKP w Poznaniu otrzymał dyplom uznania i nagrodę pieniężną w wysokości 25 tys zł za wzorową eksploatację samochodu osobowego. Gierant przejechał na swym wozie 100.375 km bez żadnej naprawy, zmniejszając również do minimum zużycie opon samochodowych, które zmienił dopiero po przejechaniu 33 tys. km.

Przodujący kierowcy Poznania, którzy swą dotychczasową pracą dowiedli szerokich możliwości przedłużenia przebiegu międzynaprawczego przez należytą obsługę i eksploatację, podjęli dalsze długofalowe zobowiązania, przekraczające dotychczasowe osiągnięcia.

„CHAUSSONEM 117 TYS. KM.

Kierowcy MZK Warszawa nie chcą pozostać w tyle za swymi kolegami z PKS-u. Zgłosili oni zobowiązania przekraczające dotychczasową normę dla autobusu Chausson, wynoszącą 75 tys. km. I tak kierowcy M. Kaczmarczyk i E. Zawilski zadeklarowali eksploatację swego wozu bez naprawy głównej do 117 tys. km. Do tej pory przejechali na tym wozie ponad 88 tys. km.

Również kierowcy Pisz i Lecnow z MZK Warszawa podjęli zobowiązanie przekroczenia norm międzynaprawczych Chaussona, a kierowcy Szlaski oraz Nestoróg zobowiązali się do przekroczenia norm Mavagu.

Oni zwyciężyli w I Z.R.T.



Motocykliści wojska odnieśli w I. Zimowym Raldzie Tatrzańskim zespołowe i indywidualne zwycięstwa. Na zdjęciu: Odprawa zawodników wojskowych przed startem.

(Sprawozdanie z imprezy patrz str. 8)

Motocykle w powszechnym użyciu w ZSRR

Ostatnia obniżka cen w Związku Radzieckim, która objęła prawie wszystkie artykuły codziennego użytku, nie ominęła wyrobów przemysłu motoryzacyjnego. Obniżono przede wszystkim ceny środków lokomocji najbardziej będących w użyciu — a więc motocykli. Następnie zmniejszono ceny wielu artykułów pomocniczych, zapasowych i akcesorii zarówno samochodowych, jak i motocyklowych.

Cena doskonałych motocykli turystycznych IŻ-350 ccm została zmniejszona o 20%. Również części zapasowe maszyn obniżono o 20%. WSZYSTKIE INNE MOTOCYKLE, PRODUKOWANE W CAŁYM ZWIĄZKU RADZIECKIM, ORAZ CZĘŚCI ZAPASOWE DO NICH POTANIAŁY W SPRZEDAŻY INDYWIDUALNEJ I ZBIOROWEJ O 1/4 DOTYCHCZASOWEJ CENY, A WIĘC O 25%.

W dziale akcesorii na wyróżnienie zasługuje obniżka cen za ogumienie. Dętki i opony potaniały bowiem o dalsze 10%.

Dzięki tak znacznej obniżce cen uprzystępniającej ludności nabycie pojazdu mechanicznego, jeszcze szybciej rozwijać się będzie w Związku Radzieckim motoryzacja i zamiłowanie do sportów motorowych. (sls)

Zamiera przemysł motoryzacyjny Francji

W całej Francji wzmaga się akcja strajkowa robotników walczących o podwyżkę płac. Liczne fabryki i zakłady przemysłu motoryzacyjnego zostały unieruchomione. Wiele z nich okupują oddziały policji i gwardii ruchomej. W Paryżu 6.000 policjantów okupowało fabrykę Renault. Również w Poissy oddziały policji zajęły fabrykę samochodów.

Do akcji strajkowej przystąpiło 8.000 metalowców z fabryki samochodów Berliet w Lionie. W tym samym mieście robotnicy fabryki Peugeot oraz kilku innych fabryk rozpoczęli strajk aż do zwycięstwa. Strajkujący robotnicy w zakładach Forda w Poissy otrzymali od Rady Miejskiej 2 miliony franków subwencji na znak solidarności z akcją strajkową. Liczba strajkujących dosięgła już pół miliona.

W najbliższym czasie spodziewana jest ponowna zwyżka cen na pojazdy mechaniczne we Francji. (sls)

...I KOMUNIKACJA AUTOBUSOWA PARYŻA

Strajkują również pracownicy paryskich autobusów.

Na 118 linii autobusowych czynnych było zaledwie 5. Toteż Paryż przedstawiał niecodzienny widok. Najszybszym środkiem lokomocji okazał się rower. W ostatnim czasie przeprowadzili również półdniowy strajk ostrzegawczy pracownicy innych działów transportu.

Pracownicy PKS przodują

Warsztatowy —

W Warsztatach Mechanicznych PKS w Warszawie odbyła się narada wytwórcza poświęcona długofalowemu współzawodnictwu pracy.

Zebrani na naradzie pracownicy warsztatowi postanowili jednogłośnie skrócić termin realizacji planu na rok bieżący i wykonać go w przeciągu jedenastu miesięcy. Równocześnie cała załoga warsztatów podjęła indywidualnie i zbiorowo szereg długoterminowych zobowiązań.

M. in. brygada ślusarzy postanowiła wykonać w ciągu 10 miesięcy po 190 proc. normy, brygada elektromonterów — 185 proc. normy, brygada spawaczy 180 proc. normy, brygada młodzieżowa — 160 proc normy.

POZA tym zebrani na naradzie robotnicy postanowili przeprowadzić w bież. roku szeroko zakrojoną akcję oszczędnościową w gospodarce materiałami. Akcja ta dała w roku ubiegłym na terenie warsztatów ponad 38 miln. zł oszczędności. W roku 1950 suma ta znacznie wzrośnie.

Równocześnie załoga głównych warsztatów mechanicznych wezwała do współzawodnictwa w pracy i oszczędności, załogi innych warsztatów PKS na terenie kraju.

Kierowcy —

Wśród zobowiązań indywidualnych, jako jedni z pierwszych wyróżnili się kierowcy PKS-u. Dwaj kierowcy Samochodowej Stołecznej Stacji Osobowej — Aleksander Kobyliński i Bronisław Skoczylas zobowiązali się, iż w ciągu bieżącego roku przekroczą znacznie wyznaczone normy przebiegu międzynaprawczego na swym samochodzie. Pracują oni na autobusie marki Fiat Nr PKS 4147, którego norma międzynaprawcza wynosi 90 000 km. Normę tą kierowcy przekroczyli już z początkiem bieżącego roku, gdyż przejechali ponad 100 000 km. Obecnie zadeklarowali dalsze eksploatowanie swego autobusu bez dokonywania naprawy głównej, aż do osiągnięcia 170 000 km przebiegu.

Nie wątpimy, że śmiało rzucone przez kierowców Kobylińskiego i Skoczylasa cyfry zostaną zrealizowane. Ich socjalistyczne usosunkowanie się do pracy, ich troska o zwiększenie norm międzynaprawniczych jeszcze bardziej pogłębią i wzmocnią współzawodnictwo wśród kierowców.

Nowe ciągniki dla wsi



Do tegorocznej akcji siewnej wyrusza nasze rolnictwo bogatsze o tysiące nowych ciągników krajowej produkcji. Na zdjęciu: przekazywanie „Ursusów" Spółdzielczym Ośrodkiem Maszyn.

Motoryzacja dopomoże przeprowadzić akcję siewną

Szybko i sprawnie przeprowadzić według uchwał Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów wiosenną akcję siewną — oto wielkie zadanie, które staje u progu planu sześcioletniego przed naszą wsią i przed motoryzacją.

Wzmożenie wysiłku dla wykonania planu, który przyniesie chleb narodowi jest dziś obowiązkiem nie tylko każdego rolnika, lecz w niemniejszej mierze traktorzysty, kierowcy samochodu pracującego dla potrzeb rolnictwa, czy też mechanika ośrodka maszynowego. Nowa wieś polska, stająca do tegorocznej akcji siewnej jest bowiem nierozerwalnie związana z motoryzacją i mechanizacją. Zrzucając z każdym dniem jarzmo kapitalistycznego wyzysku chłopa-bogacza i wielowiekowego zacofania, wieś przechodzi na nowe, wyższe kolektywne naukowo opracowane formy uprawy ziemi, których symbolami są coraz liczniejsze na naszych polach ciągniki, samochody, nowoczesne maszyny rolnicze i silniki pomocnicze.

Uwolniony od nadmiernej pracy rolnik z radością przyjmuje pomoc dostarczaną mu przez sprzęt motoryzacyjny, pozwalający szybciej, racjonalniej uprawiać ziemię. Dopomagający w osiągnięciu obfitszych plonów, podnoszących dobrobyt wsi i niezbędnych dla wyżywienia naszych nowych, centrów przemysłowych.

Równocześnie nowa wieś polska stanowi po raz pierwszy prawdziwą i mocną podstawę dla dalszego niczym nie zachamowanego rozwoju krajowego przemysłu samochodowegó i traktorowego. Jej zaś synowie rolnicy o wysokiej kulturze technicznej, wykwalifikowani fachowcy, to niewyczerpane źró[...]o kadr kierowców i mechaników, będące najpewniejszą rękojmią szybkiego rozwoju motoryzacji.

Znaczenie udziału motoryzacji w tegorocznej akcji siewnej zostało przez jej pracowników dobrze zrozumiane. Dowodem tego są liczne zobowiązania długofalowe, w których kierowcy, traktorzyści i mechanicy, pracujący w rolnictwie zobowiązują się wykonać [...]ace przypadające na nich w ramach akcji siewnej przedterminowo.

W wielkim zadaniu dostarczenia chleba krajowi i do pomnażania wsi w podniesieniu jej dobrobytu wziąć udział winni jednakże nie tylko pracownicy motoryzacji zatrudnieni w rolnictwie, lecz również każdy kierowca i mechanik, sportowiec motorowy i tr[...]torzysta.

W okresie tym jeszcze bardziej wzmóc musimy naszą łączność ze wsią. Wyjeżdżające w niedzielę i wolne od pracy dni, brygady specjalistów winny uwielokrotnić ilość swych członków, przygotować już dziś narzędzia i części zamienne potrzebne do przeprowadzania prac naprawczych, by z chwilą przybycia na wieś móc jeszcze wydajniej i z jeszcze lepszymi wynikami pomagać rolnikom.

Specjalnie szerokie możliwości dopomożenia w akcji siewnej posiada sport motorowy. Nasi dzisiejsi sportowcy, to bowiem nie tylko dobrzy zawodnicy, lecz również świadomi obywatele, posiadający liczne fachowe umiejętności, dające się zużytkować doskonale w pomocy ośrodkom maszynowym, brygadom traktorzystów i kierowcom samochodów, pracujących w rolnictwie.

Nasze kluby motorowe, których akcja łączności ze wsią daje stale coraz lepsze wyniki, winny w okresie akcji siewnej zacieśnić ją jeszcze bardziej, a pomoc uczynić bardziej praktyczną niż dotychczas.

Najpotężniejsze bezsprzecznie obowiązki stoją przed pracownikami TOR od których w wielkiej mierze zależeć będzie sprawne przeprowadzenie tegorocznej akcji siewnej. Nie tylko bowiem idzie o ilość dokonanych napraw traktorów, lecz w niemniejszej mierze o jakość. Każda godzina postoju ciągnika na polu — to mniej o parę snopów żyta. Każdy brak paliwa spowodowany niedostarczeniem go na czas przez pracowników CPN, to znów odebranie nam kilku bochenków chleba.

Przystępując więc do szeroko zakrojonego udziału całej motoryzacji polskiej w wiosennej akcji siewnej podsumujmy więc w pierwszym rzędzie nasze dotychczasowe doświadczenia współpracy ze wsią i na ich podstawie zaplanujmy nasz udział w akcji siewnej. Pomoc motoryzacji w zorganizowanej formie zawczasu przygotowana i przemyślana dopomoże rolnictwu w przyśpieszeniu wykonania prac siewnych przynoszących chleb narodowi i dobrobyt wsi. Poznanie zaś nowoczesnej techniki, zrozumienie płynących z jej zastosowania korzyści jeszcze bardziej zacieśni sojusz łączący nową, dążącą do socjalizmu, wieś polską z motoryzacja i jej pracownikami.

Doświadczenia Związku Radzieckiego

UPŁYNNIC REMANENTY

Liczne radzieckie przedsiębiorstwa transportu samochodowego i zakłady produkcyjne sprzętu motoryzacyjnego usprawniły swą pracę i poczyniły znaczne oszczędności, dzięki szybkiemu upłynnianiu remanentów. Nadmierne nagromadzenie materiałów wiąże bowiem dużą część środków obrotowych przedsiębiorstwa, a zapasy surowca i gotowe wyroby leżą niejednokrotnie zbyt długo w magazynach, a nawet w niektórych wypadkach ulegają zniszczeniu. Za przykładem radzieckich zakładów pracy poszły również i nasze załogi robotnicze. Zakłady Mechaniczne „Ursus" wezwały wszystkie zakłady mechaniczne w kraju do współzawodnictwa o upłynnienie remanentów. W oparciu o doświadczenia radzieckie na naradzie robotniczej „Ursusa" uchwalono następującą rezolucję:

„Pogłębiając i rozszerzając akcję przyśpieszenia obiegu środków obrotowych, podjętą zgodnie z uchwałą załogi Zakładów 18.XI.1949 r. po porozumieniu się z Dyrekcją Zakładów i ustaleniu aktualnego stanu zapasów materiałowych, zebrani na naradzie zobowiązują się w imieniu całej załogi do wykonania następujących zadań:

1) Poczynając od dnia 1 marca 1950 r. przyśpieszyć fakturowanie wyrobów gotowych o 7 dni. tzn. fakturować je w nieprzekraczalnym terminie do 5 dni od chwili przyjęcia wyrobów przez komisję, co da w efekcie 74 miln. złotych.

2) W terminie do dnia 30 czerwca 1950 r. upłynnić ponadnormatywne zapasy materiałów technicznych i in. na ogólną sumę zł 176 miln.

3) Do dnia 30 września 1950 roku, po uprzednim opracowaniu norm zużycia na materiały techniczne ruchu i inne, upłynnić z tych materiałów dalsze 77 miln. złotych.

Przez zwolnienie zbędnych materiałów Zakłady Mechaniczne „Ursus" usprawnią swoją gospodarkę materiałową, i przysporzą oszczędności. Poza tym zwolnione w ten sposób materiały trafią do innych zakładów pracy, w których dadzą produkcję.

Zebrani wzywają do współzawodnictwa w akcji upłynnienia zbędnych i nadmiernych remanentów oraz przyśpieszenia obiegu środków obrotowych następujące zakłady: Zakłady Starachowickie w Starachowicach Zakłady im. Józefa Stalina w Poznaniu, Zakłady Przemysłowe Stowarzyszenia Mechaników w Pruszkowie i inne".

BIURO OBSŁUGI TECHNICZNEJ SPRZĘTU MOTOROWEGO

W ramach „MOTOZBYTU" utworzone zostało, jako wydzielona jednostka organizacyjna, Biuro Obsługi Technicznej Sprzętu Motorowego C. H. P.Mot. „MOTOZBYT". Biuro to znajduje się obecnie w stadium organizacji. Ma ono kierować Stacjami Obsługi Samochodów „MOTOZBYTU" całego kraju i sprawować nad nimi nadzór. W zakres zadań Biura wchodzi też zagadnienie inwestycji zaopatrzenia SOS w niezbędny sprzęt techniczny i kadry pracownicze. BOTSM opracowywać będzie dokładne regulaminy i instrukcje, które stanowić będą podstawę prac Stacji Obsługi. Jednocześnie zaś przez stałe inspekcje w terenie kontrolować się będzie organizację, wyposażenie i faktyczną działalność poszczególnych SOS.

Czy wiecie że...

Dawne silniki spalinowe nie posiadały prowadnic zaworowych i jedynie wywiercone otwory w korpusie żeliwnym głowicy lub skrzyni korbowej były miejscem prowadzenia zaworów.

Nowoczesne silniki posiadają, celem zmniejszenia grubości ścianek otworów w żeliwie, oraz celem lepszego i dłuższego prowadzenia specjalne prowadnice zaworowe wprasowywane lub wkręcane w korpus silnika lub głowicy.

Prowadnice muszą być tym dłuższe, im większe występują siły przekrzywiające trzonek zaworowy, podczas naciskania go przez dźwignię rozrządu. Otwór prowadnicy winien być wykonany na gładkość prawie lustrzaną, a tolerancja w stosunku do trzonka winna zezwalać na jego lekkie przesuwanie. Materiałem używanym na prowadnice jest specjalny gatunek żeliwa, wysoko odporny na ścieranie podczas pracy ze słabym olejeniem i odznaczający się równą twardością (około 240 Brinell). (A)

POLSKA I ŚWIAT ZZA KIEROWNICY

JUŻ 43 SKLEPY „MOTOZBYTU"

Rozbudowa sieci placówek handlu detalicznego „MOTOZBYTU" postępuje planowo naprzód. Do chwili obecnej uruchomiono na terenie całego kraju 43 sklepy detaliczne. Ostatnio otwarte zostały sklepy w Sosnowcu, Krośnie, Wałczu, Koszalinie, Szczecinku, Grudziądzu, Olsztynie, Tczewie i Tomaszowie Mazowieckm. W roku bieżącym ilość sklepów „MOTOZBYTU" będzie nadal systematycznie wzrastała w dążeniu do równomiernego rozmieszczenia ich na terenie całego kraju i jak najsprawniejszego obsłużenia klienta.

„TATRAPLANY" DLA POLSKICH PLACÓWEK ZAGRANICZNYCH

„Motozbyt" zakupił w Czechosłowacji 20 samochodów osobowych „Tatraplan" dla polskich placówek dyplomaycznych zagranicą. Na użytek krajowy sprowadza się na razie jeden wóz tej marki. Zostanie on poddany wszechstronnym próbom eksploatacyjnym.

Samochód „Tatraplan" posiadający piękną, nowoczesną sylwetkę, zaopatrzony jest w silnik czterocylindrowy o pojemności 2 litrów, chłodzony powietrzem. W Polsce bardzo często „Tatraplan" identyfikowany jest niesłusznie z samochodem „Tatra 87", posiadającym jak wiadomo — silnik ośmiocylindrowy, również chłodzony powietrzem. (M)

EWOLUCJA MOTOCYKLA „IŻ"

Pierwszy motocykl w fabryce Iżewskiej zbudowany został w 1926 r. Dwucylindrowy silnik o pojemności 1200 cm^3 pozwalał na rozwinięcie szybkości 60 km/godz. Model ten nie spełnił nadziei konstruktorów, jednakże nie dali oni za wygraną i nie zaniechali dalszej twórczej pracy, której efektem jest dzsiejszy „Iż 350 cm^3". Maszyna ta posiada doskonały silnik i mimo mniejszego litrażu rozwija dwukrotnie wyższą szybkość od pierwszego modelu motocykla „Iż". Zewnętrznie motocykl prezentuje się również bardzo efektownie, lśniąc od chromu i lakieru.

CZARNY RYNEK Z USA W NIEMCZECH ZACH.

Według obliczeń dokonanych przez Zachodnio Niemiecki Urząd Gospodarki, zużycie roczne benzyny z czarnego rynku wynosi w Trizonii 300.000 tonn. Obliczając skromnie 1 markę za 1 ł., daje to w przybliżeniu 300 milionów marek. Naprawdę pożałowania godna sytuacja? ileż traci „państwo zachodnio-niemieckie" na niepobranych opłatach celnych i podatkowych od takiej masy paliwa. A kto w tym macza palce dostarczając „na lewo" benzyny — grono opiekunów zachodnich. (A)

INSTRUKTORZY „STEYERA" W POLSCE

Przemysł austriacki dotsarczył już pewną ilość zakupionych ciągników „Steyer", a mianowicie 1000 maszyn. Ciągniki te przeznaczone są do celów transportowych. Ostatnio na życzenie Motozbytu przyjechali z Austrii specjalni instruktorzy, których zadaniem jest przeszkolenie personelu (K)

A. FIODOROW.

Droga życia

3)

Wojskowy felczer Anna Pisarenko nie zmrużyła oka w ciągu trzech dni trwania orkanu. Z kijem w ręku przedzierała się przez zaspy śnieżne. Zaglądała za zwały i szukała tych, którzy zabłądzili.

W jednej z zasp znalazła napoły zmarzniętego żołnierza. Ani rozcieranie, ani cucenie nie mogły przywrócić go do przytomności. Wtedy kobieta wzięła go na plecy i dźwigała dwa kilometry, póki nie dobrnęła do namiotu, w którym można się było ogrzać. Pod wpływem spirytusu i ciepła żołnierz odzyskał przytomność, otworzył oczy i natychmiast zapytał.

— A gdzie mój towarzysz?

Anna Pisarenko znowu wzięła latarnię i kij...

— Doglądajcie go, — powiedziała pomocnikowi. — Idę na poszukiwanie towarzysza.

Tej nocy Anna Pisarenko przyniosła do namiotu na swoich barkach siedmiu ludzi, ogrzała ich, natarła maścią odmrożone miejsca, napoiła herbatą. Ludzie położyli się na pościółce z pachnącej jodły i zapadli w niespokojny sen.

Nad jeziorem wschodził szary dzień, mróz wzmagał się, ale Anna nie myślała o śnie.

W ciągu trzech dni trwania orkanu Anna Pisarenko ogrzała i uratowała 80 podróżników. W czasie jednej katastrofalnej nocy wyciągnęła ze szczeliny lodowej piętnastu ludzi.

Po okazaniu pomocy zawiadomiła ze spokojem dowódcę przez telefon:

— Wszystko w porządku. Ludzie żyją, są zdrowi, wyśpią się i pójdą dalej.

* * *

„Minęła zima! Pohula sobie teraz Ładoga: Eh..." Na trasie dogasał rytmiczny huk samochodów. Na drodze stała woda, maszyny buksowały. Kompanie przesuwano na inne miejsce.

Komisarz i naczelnik drogi spędzali dzień i noc na trasie.

Komisarz brygady Szykin schudł w ciągu tych kilku dni, osmalił go wiosenny wiatr. Bywa często na punkcie przeładunkowym, na brzegu Kobońskim, gdzie wre natężona praca. Stoi długo na brzegu i wzdycha tak, jak stary rybak Malczykow. W głosie jego brzmi smutek

— Szkoda, kończy się droga...

Wyczuwało się, że mu żal, żal aż do bólu niknącej w promieniach wiosennego słońca drogi, drogi lodowej.

Wiosenne roztopy. Wody pkryły lód, grząskie błoto utrudniało korzystanie z dróg polnych i leśnych. Wiele wymaga się w tym czasie wytrwałości, wytrzymałości i odwagi od kierowcy. Żołnierze jednak dobrze znają drogę, przywykli do niebezpieczeństwa, nauczyli się przezwyciężać trudności. We dnie i w nocy prowadzą przez jezioro samochody po porowatym, zalanym wodą, niepewnym lodzie. Naprzekór żywiołowi, buksując i ślizgając się, pokonują potężne auta z nieprzepartą mocą grzęzawiska na leśnych drogach. Kierowcy nie poddają się.

* * *

W czasie nocy wiosennych więcej widać na jeziorze świateł kursujących aut.

Wiosna w zwycięskim pochodzie szła na północ. Unosiła się rankami nad Ładogą nieprzejrzana gęsta mgła. Pociemniały brzegi jeziora. Rozlegał się we dnie nad polami i gaikami radosny świergot skowronków, a we mgle nad jeziorem krzyk przelotnych gęsi. Pełną piersią oddychało się na szerokich przestworzach wodnych.

Lód w oczach wiotczał i kruszył się. Zapadał się i nikł pod kołami ciężarówek.

Rankiem obudził mnie przeciągły łoskot na jeziorze. Gwizdały syreny. Przypuszczałem, że lód pęka. Lód na jeziorze zbłękitniał, u brzegów topniał.

Złociła się ziemia w promieniach słońca. Samochody jednak szły po trasie. Znikła woda, która wczoraj jeszcze zalewała trasę. Lód był czysty, błękitniała nad nim przezroczysta skorupka śniegu. W blaskach słońca wszystko miało jakiś świąteczny wygląd. Powiewał ciepły i łagodny wiaterek. Mknęły samochody, i wydawało się, że droga wraca do dni swej młodości. Starzy rybacy przepowiadali:

— Gdy ucieknie woda z lodu, nie dłużej pożyje wasza droga nad cztery, pięć dni. To już jej koniec.

Był już 15 kwietnia. Nie widzieli rybacy, że mogą istnieć o tej porze drogi przez Ładogę. A teraz po lodzie kursowały samochody.

Ciemniała gwiaździsta noc, a nad jeziorem słychać było jeszcze wyraźnie rytm pracującej z natężeniem trasy. Dowódcy jednak wysłuchiwali w tym rytmie niepokojące przerwy.

Pozostawały godziny, ostatnie godziny życia lodowej drogi. Trzeba było przerzucić na wschodni brzeg to wszystko, co podwoziły transporty kolejowe. Kierowcy samochodów muszą liczyć się z czasem. Stacje benzynowe i kuchnie należało zbliżyć do trasy! Ani metra bezcelowych kursów, ani chwili zbędnego postoju! Dowódcy na lód! Dowódcy poprowadzą samochody...

Była czwarta godzina nad ranem, a o piątej znowu szły i szły po drogach wiodących do jeziora kolumny sa-

W jednostkach samochodowych wre praca przygotowawcza

Przechodzimy na eksploatację

w warunkach wiosenno-letnich

Minął okres eksploatacji pojazdów mechanicznych w warunkach zimowych i należy już rozpocząć przygotowania do eksploatacji w warunkach wiosenno-letnich. Analizując eksploatację pojazdów mechanicznych w okresie zimowym należy stwierdzić, że pomimo dość ostrej zimy w bieżącym roku eksploatacja taboru samochodowego w naszych jednostkach przebiegała w normalnych warunkach, nie przynosząc najmniejszych niedociągnięć w zaopatrzeniu i wyszkoleniu. Nie było również wypadków rozmrożenia silników. Świadczy to o tym, że w okresie przygotowawczym pojazdów mechanicznych do eksploatacji w warunkach zimowych jednostki samochodowe WP nie ograniczyły się jedynie do przygotowania technicznego, ale również przeszkoliły dodatkowo kierowców z zakresu eksploatacji pojazdów mechanicznych w tych warunkach.

Toteż i teraz, gdy stoi przed nami zagadnienie przygotowania naszych samochodów do eksploatacji w warunkach wiosenno - letnich, zmobilizujemy cały nasz wysiłek, ażeby to przygotowanie podniosło jeszcze bardziej współczynnik gotowości technicznej naszego parku i przystosowało go do normalnej pracy w tym okresie. Oto zasadnicze czynności, których wykonanie zapewni należyte przejście samochodów do wiosenno - letniej eksploatacji.

Oficer samochodowy jednostki przy pomocy mechaników poddaje każdy pojazd mechaniczny próbie drogowej, celem ustalenia ewentualnych niedomagań w poszczególnych zespołach. Po dokonaniu próby drogowej, należy w pierwszej kolejności natychmiast (dopóki w zespołach jest rozrzedzony olej pod wpływem jazdy, usunąć z miski olejowej, tylnego mostu i skrzynki przekładniowej olej zimowy i po przepłukaniu miski olejowej 1,5 — 2 litrami rzadkiego oleju, wlać świeży olej, odpowiadający swymi właściwościami danej marki pojazdu. Skrzynkę biegów i tylny most należy przepłukać naftą, po czym wlać również odpowiedni, dla danej marki pojazdu, olej przekładniowy. Po dokonaniu tej czynności, pojazd należy dokładnie umyć i oczyścić. Następnie przystąpić do usuwania spostrzeżonych podczas próbnej jazdy niedomagań. Należy dużą uwagę zwrócić na regulację gaźnika, zbieżności kół, hamulców, zapłonu, układu kierowniczego, ponieważ od tego zależy prawidłowe zużycie materiałów pędnych.

Ogumienie należy zdjąć i dokładnie sprawdzić, a w przypadku stwierdzenia drobnych uszkodzeń naprawić we własnym zakresie. Obręcze kół należy dokładnie oczyścić z rdzy i pomalować minią, wszelkie uszkodzenia mechaniczne należy usunąć. Po dokonaniu tej czynności dętkę pokryć równą, cienką warstwą talku i ogumienie założyć na koło.

System chłodzenia, który jest zanieczyszczony osadem kotłowym, należy przemyć roztworem 600 — 650 gramów sody kaustycznej i 100 — 120 g nafty na 10 litrów gorącej wody. Roztwór ten wlewa się do systemu chłodzenia i pozostawia się na 10 — 12 godzin. Poczym należy zapuścić silnik, który na wolnych obrotach powinien podnieść temperaturę wody do około 100° C.

W tym celu lepiej jest zasłonić przód chłodnicy. Następnie roztwór należy wypuścić i dokładnie przepłukać cały system chłodzenia czystą wodą — tak długo, dopóki przez otwarte kraniki nie zacznie płynąć czysta woda. Przepłukanie systemu chłodzenia w okresie letniej eksploatacji ma bardzo duże znaczenie. Dzięki niemu unikniemy przegrzewania się silników, dlatego też na tę czynność należy zwrócić baczną uwagę.

Akumulatory również należy dokładnie sprawdzić i wszelkie drobne uszkodzenia usunąć. Ciężar właściwy elektrolitu w okresie letniej eksploatacji winien wynosić 1,285.

W samochodach, posiadających prądnice z trzecią szczotką regulacyjną, należy szczotkę tę przesunąć na miejsce ładowania.

Po dokonaniu tych wszystkich czynności pojazd dokładnie przesmarować i sprawdzić dokręcenie śrub mocujących, oraz sprawdzić wyposażenie pojazdu w narzędzie i sprzęt inż. — saperski.

W przygotowaniu pojazdów mechanicznych do eksploatacji wiosenno - letniej należy szeroko zastosować współzawodnictwo i racjonalizatorstwo, oraz wykorzystać doświadczenie lat ubiegłych. Awangardą w tej pracy winien być wśród kierowców aktyw ZMP.

Ambicją każdego kierowcy, mechanika i oficera samochodowego niech stanie się wykonanie wszystkich tych czynności z całą sumiennością, a sprawdzianem należytego przygotowania będzie sprawne funkcjonowanie pojazdów podczas eksploatacji w nadchodzącym okresie.

mjr. M. Wasilewski



Koła ZMP mobilizują swych członków do wzorowej eksploatacji taboru. Na zdjęciu szer. E. Szymański bada stan i ilość oleju w silniku Zis-a.

Oddajemy głos wzorowym kierowcom W.P.

Dziś już prawie cała motoryzacja polska podjęła apel górnika Marklewki i realizuje swe długofalowe zobowiązania. Kierowcy i mechanicy samochodowi WP nie patrzą obojętnie na wysiłki swych kolegów. Co raz liczniej odzywają się głosy z jednostek samochodowych, solidaryzujące się z wysiłkiem polskiej klasy robotniczej i wzywające do podniesienia warunków ekspoatacyjnych taboru samochodowego i rozszerzenia swych umiejętności fachowych.

W jednym z takich listów czytamy:

„Przez oszczędność w gospodarce samochodowej przyczyniam się do szybszej odbudowy kraju".

— *„W chwili, gdy moja rodzina wspólnie z całym Narodem dokonuje wielkiego wysiłku, ażeby w jak najszyszym czasie odbudować zdewastowany przez okupanta kraj ja, jako mechanik pododdziału i zarazem kierowca, przez należytą eksploatację i oszczędności w gospodarce samochodowej przyczyniam się do szybszej odbudowy kraju".*

Oto słowa wzorowego żołnierza i kierowcy, członka ZMP, kaprala Niedbały Wacława z Jednostki Wojskowej 3567.

Kpr. Niedbała Wacław, syn murarza z Dębicy wojew. rzeszowskiego, jest wzorowym mechanikiem i kierowcą, zdyscyplinowanym żołnierzem przodującym w wyszkoleniu. Rzucone hasło o oszczędności realizuje w 100%. On to w wielkiej mierze przyczynił się do urządzenia „klasy samochodowej" i pracujących modeli. Porzucony na skutek działań wojennych sprzęt samochodowy, zebrany przez niego znajduje zastosowanie. Obecnie kpr. Niedbała pracuje nad przygotowaniem do użytku 4-ech zniszczonych akumulatorów.

Oszczędności poczynione przez kpr. Niedbałę Wacława opiewają na sumę kilkudziesięciu tysięcy złotych.

Nieodłącznym przyjacielem kpr. Neidbały Wacława jest st. sierż. Staniszewski Henryk, urodzony w 1926 r. w Lekarcicach, wojew. warszawskie pochodzący z rodziny wyrobniczej, który w plutonie samochodowym stawiany jest za wzór kierowcy dbającego o stan techniczny i gotowość bojową przydzielonego mu pojazdu mechanicznego.

W ciągu 22 miesięcy służby w Odrodzonym Wojsku Polskim, z tego 16 miesięcy jako kierowca st. sierż. Staniszewski Henryk nie był karany nawet naganą. Jego staranność w pracy i aktywna pomoc drugim zyskała mu sympatię kolegów i przełożonych.

To on rzucił hasło o oszczędzaniu materiałów pędnych i gotowości bojowej pojazdów mechanicznych:

— *„Powinniśmy iść za przykładem tysięcy robotników, którzy rywalizują w szlachetnym pojedynku o tytuł zwycięscy rekordzisty w współzawodnictwie pracy. Jako kierowcy samochodowi współzawodniczmy w tej szlachetnej walce przez racjonalną eksploatację, dbałość o stan techniczny samochodów, o oszczędność paliwa. Przez poznanie budowy pojazdów i przedłużanie jego żywota przyczyńmy się do utrwalenia pokoju na świecie".*

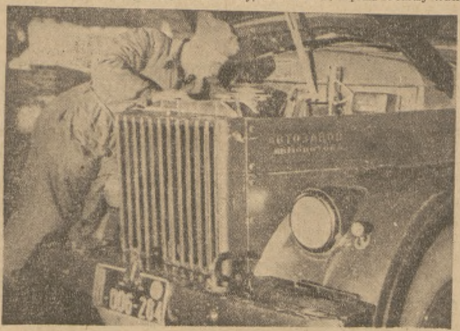
Oto słowa z apelu st. sierż. Staniszewskiego Henryka do kierowców. Słowa te nie pozostały bez echa. Poszli za nimi inni, osiągając wielotysięczne oszczędności.

kpr. Jan Górski

•

Koledzy kierowcy, przeczytajcie uważnie wypowiedzi waszych kolegów.

Są one dowodem, jak można codzienną pracą przyczynić się do szybkiej odbudowy naszej gospodarki.



Oszczędnością paliwa w okresie zimowej eksploatacji wyróżnił się ZMP-owiec szer. H. Jamróz. Właśnie sprawdza ustawienie gaźnika w swym ciężarowym samochodzie Gaz - 51.

---

mochodów, w przydrożnym lesie bieliły się namioty. Dymiły się kuchnie polowe. Zaczynał się ostatni pochód bojowy kierowców.

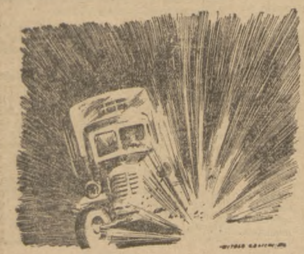
• • •

...21 kwietnia wracałem o poranku z lodu na brzeg. Brał mrozik. Mróz skuł kałuże i grząskie błoto. Za jeziorem wschodziło słońce. Strumyki pogrążone były w czujnym o poranku śnie, — wkrótce obudzi je gorące wiosenne słońce. W milczeniu bezszelestne stały lasy.

Stanąłem na wzgórku i spojrzałem na Ładogę.

Samochody mknęły po lodzie.

Dochodziły do szóstego kilometra, tutaj wyładowywano je. Obrotni żołnierze zrzucali z samochodów niewielkie worki z cebulą i nasionami. Następnie składano ten cenny ładunek na sanie i konie odwoziły go dalej.



Nad brzegiem w odległości kilometra od brzegu wiodła przez jezioro, lśniąca w promieniach słonecznych, gładka przestrzeń wodna. Przez nią na podobieństwo strzały wiodły wąskie mostki.

Żołnierze zbiegali z nich gęsiego, chwytali z sań worki i nieśli na plecach na brzeg.

Heroizm tych ludzi poprostu zdumiewał. Kontynuowali ofiarnie swą pracę, chociaż każdy krok na trasie lodowej krył w sobie niebezpieczeństwo dla życia. Droga lodowa dobiegała kresu swego istnienia. Pod gorącemi promieniami słońca buchała od niej para, lody rozstępowały się, a nad brzegiem unosiły się tumany kurzu nad nagrzaną, wymoszczoną kamieniami szosą. Żołnierze jednak nie poddawali się. W ciągu długiej zimy przerzucili do Leningradu miliony pudów zboża, mięsa, kaszy, cukru, ryby, benzyny, węgla, amunicji. Z drugiej strony miasto - żołnierz w czasie najcięższych dni blokady przysyłało nadal krajowi maszyny, broń i wyroby metalowe. Żołnierze i kierowcy przewozili troskliwie po lodzie trasy ładoskiej ładunek z Leningradu na wschód i eszelony z upominkami dla kraju dla bohaterskich obrońców stolicy. Tutaj przeszły przez trasę czerwone obozy partyzanckie z okupowanych rejonów obwodu leningradzkiego. Bohaterscy kołchoźnicy, oderwani przemocą od matki ojczyzny, ani na chwilę nie uważali się za pokonanych. W zapleczu wroga walczyli za wspólną sprawę. Poprzez ogień, zasieki z drutów kolczastych przedzierali się do Ładogi, by dostarczyć Leningradowi chleba. Żołnierze drogi lodowej widzieli wszystko i to nauczyło ich patrzeć dalej i myśleć głębiej. Pamiętali o ludziach, którzy przetrwali ciężką zimę w oblężonem mieście, i obecnie w trosce o nich walczyli o każdy kilometr drogi i za każdą garstkę nasion dla zasiewów.

Nocą zebrali się w szkole, w wiosce Kokkorewo dowódcy i komisarze drogi lodowej. Późną nocą przybył zza jeziora naczelnik drogi, generał, major Afanasyj Szyłow z komisarzem drogi Józefem Szykinem.

24 kwietnia jezioro rozbrzmiewało hukiem, — pękł lód, a u brzegu niby mrowisko roili się ludzie. Na własnych barkach wynosili z lodu ostatnie kilogramy drogocennego ładunku — pierwszomajowe upominki dla leningradczyków. Na twarzach żołnierzy płonęła radość.

Tego dnia o godz. 3-ej popołudniu szły po lodzie dwa samochody pasażerskie. Zatrzymały się na środku jeziora. Z samochodu wyszedł generał Afanasyj Szyłow i komisarz brygady Józef Szykin. Generał pozostawał na Wschodzie, komisarz wracał na Zachód. Długo patrzyli sobie w oczy, obaj silni, odważni, osmaleni przez wiatry i mrozy Ładogi. Przypuszczalnie, a może napewno przypomnieli sobie siarczyste mrozy, ciemne noce, zawieje — wszystko to, co wspólne przeżyli na lodowej drodze. Wszystkie swe siły składali w ofierze, by wypełnić nakaz Ojczyzny i Wodza. I oto teraz minęły dni zimy — nastały ostatnie chwile lodu. Generał i komisarz mocno uścisnęli sobie ręce i pożegnali się.

Samochód komisarza ruszył naprzód po lodzie. Lód chwiał się i drżał. Kierowca bacznie go obserwował. Za odjeżdżającym samochodem zdejmowano posterunki. Odchodzili pracownicy drogowi i żołnierze regulujący ruch. Za ostatnim samochodem schodzili na brzeg.

Zamykała się magistrala lodowa i wszystkie serca przeszywał ból. Każdy, kto opuszczał lód, myślał:

— Żegnaj, Ładoga! Żegnaj, drogo lodowa! Do nowego spotkania, przyjaciele, żołnierze trasy lodowej!

A na skromnym brzegu lśniła szeroka tarcza. Wszyscy którzy wychodzili na drogę, czytali z miłością i wzruszeniem znajome, pełne głębokiej treści słowa z listu inicjatora i organizatora „Drogi życia" Andrzeja Zdanowa.

„Nigdy nie zapomni Ojczyzna i Leningrad o waszym ciężkim trudzie!"

KONIEC

Mjr J. Małachowski

MECHANIZACJA ROLNICTWA
W ZWIĄZKU RADZIECKIM

Drugi zjazd Kołchoźników - Przodowników w roku 1935, króremu patronował twórca i organizator ustroju kołchozowego Józef Stalin wykazał wyraźnie, że droga którą kroczy wieś radziecka, droga kołchozów i socjalizmu, jest jedyną i słuszną drogą pracujących chłopów.

Już wówczas zrozumiano dokładnie, że socjalistyczna przebudowa wsi niesie ze sobą ogromny postęp we wszystkich dziedzinach życia kulturalnego i gospodarczego. Józef Stalin na tym zjeździe powiedział: **„Kołchozy dla chłopów są jedynym wyjściem z nędzy i ciemnoty"**. Hasło to podchwyciła wieś radziecka i z szerokim rozmachem twórczej socjalistycznej pracy wzięła się do przebudowy dotychczasowego systemu gospodarki wiejskiej.

Na tym samym zjeździe podkreślono, że podstawą socjalistycznego gospodarstwa wiejskiego jest mechanizacja robót rolnych, stałe zaopatrywanie wsi w odpowiednie maszyny, ulepszenie dotychczasowych i konstruowanie nowych.

Przyczyniło się do tego, że dziś kołchoźnik wynalazca, jest normalnym zjawiskiem na terenie wsi radzieckiej, że do Ministerstwa Rolnictwa wpływa tysiące wynalazków, z których szereg znajduje szerokie zastosowanie w rolnictwie. Dziś na polach Związku Radzieckiego pracuje przeszło 270 tysięcy maszyn rolniczych, których twórcami są chłopi kołchoźniczni.

Dzięki twórczej, nowatorskiej i racjonalizatorskiej pracy chłopa kołchoźnicznego, dzięki olbrzymiej trosce partii i rządu mechanizacja wsi w krótkim czasie osiągnęła wysoki poziom.

Traktor i kombajn zaczął coraz częściej zastępować pracę człowieka i konia. Zmechanizowana orka pozwoliła z każdym rokiem zwiększać teren zasiewów. Miliony hektarów ziemi uprawnej każdego roku zwiększały bogactwo kołchozów i sowchozów. Jedynie tylko na przestrzeni 10 lat socjalistycznej gospodarki na wsi 22 miliony hektarów nieużytków przekształcono w uprawne pola. Wszystko to zrobiono za pomocą traktora, kierowanego silną ręką uświadomionego chłopa radzieckiego.

Traktor stał się nieodłącznym elementem zmechanizowanej wsi. Traktor stał się nieodłącznym towarzyszem chłopa kołchoźnicznego. Przy pomocy traktorów wykonuje się większość prac na polach kołchozowych. Przeszło 80% orki wiosennej i jesiennej wykonuje się traktorem. Przeszło pół miliona traktorów jakie posiadał Związek Radziecki w roku 1940 w sowchozach i kołchozach dawały świadectwo o tym, jak umie naród radziecki realizować idee Lenina. Ze wzrostem zrozumienia wielkiego znaczenia mechanizacji dla socjalistycznej gospodarki wsi, wzrosła troska i opieka o cenny sprzęt motorowy. Powstała sieć Stacji Maszynowo - Traktorowych (MTS) rozsiana po całym terenie Związku Radzieckiego, które miały za zadanie naprawę sprzętu motorowego, oraz opiekę nad jego właściwą eksploatacją i konserwacją. Stacje maszynowo - traktorowe to największa dźwignia Państwa Radzieckiego w dziedzinie rozwoju rolnictwa. Zopewniły one wysokie i wydajne wykorzystanie bogatej techniki maszynowej. One to w znacznej mierze przyczyniły się do tego, że Związek Radziecki pod względem mechanizacji rolnictwa, zajmuje pierwsze miejsce na świecie. One to wreszcie ze swą przodującą techniką są oparciem kołchozów przy wykonaniu planów gospodarczych.

Druga wojna światowa wyrządziła olbrzymie straty podstawowym rejonom rolniczym Związku Radzieckiego. Dwukrotna fala walk przechodząca przez najbogatsze rolnicze rejony zniszczyła doszczętnie 70 tysięcy wsi. Hitlerowskie hordy w czasie dwuletniej bytności na terenie Związku Radzieckiego zdołały zniszczyć lub ograbić około 98 tysięcy kołchozów, 2 tysiące sowchozów i około 3 tysięcy Stacji Maszynowo - Traktorowych.

Prężna i twórcza klasa robotnicza Związku Radzieckiego kierowana przez Wszechzwiązkową Partię Bolszewików i Generalissimusa Stalina potrafiła w latach pierwszej pięciolatki nie tylko przywrócić dawny poziom mechanizacji wsi radzieckiej, ale go w znacznym stopniu przewyższyć. Wieś i miasto złączyły się we wspólnym wysiłku. Chłop i robotnik stanęli do wyścigu o podwyższenie produkcji, o wykonanie i przekroczenie planów produkcyjnych.

Wielki wkład w tę pracę włożyła młodzież radziecka, wiejska młodzież komsomolska. Ona to obsadziła najtrudniejsze posterunki, ona biła się o wykonanie swych planów wytwórczych. Była ona motorem współzawodnictwa, nowatorstwa i racjonalizatorstwa. Ona wreszcie siadła za kierownicą 150.000 traktorów otrzymanych w ostatnich latach i stanęła za warsztatami 4 tysięcy nowopowstałych Stacji Maszynowo - Traktorowych.

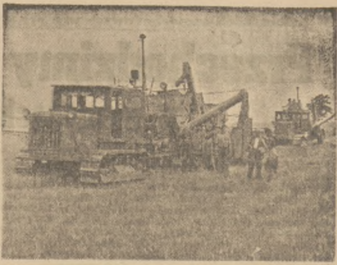
Mechanizacja rolnictwa w Związku Radzieckim ciągle wzrasta i jeśli w pierwszych latach budownictwa kołchozowego mechanizowano głównie produkcję zbożową to obecnie mechanizuje się wszystkie gałęzie wytwórczości kołchozowej. Energetyka traktorowa kojarzy się w rozległym zastosowaniem elektryczności, co w znacznym stopniu ułatwia pracę i stwarza warunki do ostatecznego przekształcenia pracy rolniczej w jedną z odmian pracy przemysłowej, co jest jednym z nieodzownych warunków zatarcia różnicy między miastem, a wsią.

Coraz częściej na polach pokazują się traktory o elektrycznym napędzie. Coraz więcej kolchozów buduje własne elektrownie, coraz gęściejsza pajęczyna przewodów elektrycznych pokrywa ziemię radziecką.

Dziś 30 tysięcy elektrowni wiejskich zasila 29 tysięcy kołchozów i 6 tysięcy stacji maszynowo - traktorowych.

Dwa tak poważne czynniki, jakimi są mechanizacja i elektryfikacja wsi radzieckiej daje olbrzymie możliwości rozwoju i niesienia życia kulturalnego i gospodarczego na wysoki poziom.

Chłopi radzieccy z uzasadnioną dumą spoglądają na rezultaty swej pracy. Wiedzą oni, że program Leninowsko - Stalinowski mechanizacji i elektryfikacji wsi radzieckiej pewne i zdecydowanie wiedzie do dobrobytu wieś radziecką.



Na polach kołchozowych pracują kombajny.

Uczymy się na doświadczeniach kierowców ZSRR

Czy rozgrzewać silnik w jeździe?

Praca kierowców w Związku Radzieckim, w którym warunki klimatyczne dostarczają zarówno tropikalnych upałów, jak i podbiegunowych, arktycznych mrozów, umożliwiła nagromadzenie wszechstronnych doświadczeń z dziedziny eksploatacji pojazdów mechanicznych. Jednym z zagadnień związanych bezpośrednio z klimatem i temperaturą zewnętrzną, w jakiej silnik pracuje, jest właśnie zagrzewanie silnika, umożliwiające mu normalną pracę. Metody rozgrzewania silnika zostały dokładnie opracowane przez kierowców radzieckich. Dla naszych kierowców problem ten nie przedstawiał się dotychczas zupełnie jasno. Jedni rozgrzewali silniki na postoju, drudzy robili to w czasie jazdy. **Musimy więc stwierdzić na wstępie, że jedyną właściwą metodą jest rozgrzewanie silników w czasie jazdy.**
Wszystkie silniki chłodzone wodą nie rozgrzewają się podczas pracy na postoju prawie wcale również silniki chłodzone powietrzem dopiero podczas jazdy nabierają swej właściwej ciepłoty.

Przystępując do wyjaśnienia powyższego twierdzenia, wiemy dobrze, że nie wszyscy rozumieją znaczenie temperatury pracy silnika i jej wpływu na zużycie tak mechanizmów jak i materiałów pędnych. Podajemy więc, że praca silnika w temperaturze ścian cylindra poniżej 100° C, to znaczy temperaturze cieczy chłodzącej poniżej 80°C, przynosi w rezultacie kilkakrotnie wyższe zużycie mechanizmów, niż przy ciepłocie odpowiedniej dobrze rozgrzanemu silnikowi. Zużycie to spowodowane jest głównie przez chemiczne oddziaływanie kwasów, oraz skroplonej pary wodnej, powstałych podczas procesu spalania. W mniejszej mierze do zużycia przyczynia się brak filmu olejowego w górnej części cylindra ze względu na gęstość zimnego oleju, który nie jest w stanie stworzyć, tak zwanej mgły olejowej wewnątrz silnika. Jak z tego widać, najważniejszym zadaniem po zapuszczeniu zimnego silnika, jest podnieść możliwie szybko jego ciepłotę, aby uzyskać odpowiednią temperaturę ścian cylindrów i odpowiednie rozrzedzenie oleju. Przy pierwszych paruset obrotach całkowicie zimnego silnika pojawia się jeszcze trzecia przyczyna zużycia tym razem głównie wyrobienia tłoków i ścian cylindrów. Mianowicie z gaźnika, przy zamkniętym dopływie powietrza, mieszanka zassana jest tak bogata, że nie przedstawia ona normalnego rozpylonego na mgłę paliwa w powietrzu, ale prawdziwy deszcz benzynowy, który zmywa natychmiast film olejowy pozostały jeszcze z poprzedniej pracy silnika. Wystarczy tu dodać dla dokładniejszego zobrazowania rezultatów powyższych zjawisk, że jedno zapuszczenie silnika samochodowego w temperaturze — 35° C, zużywa go tyle ile normalna jazda na przestrzeni 140 — 160 km. Napisaliśmy na wstępie, że praca na postoju nie rozgrzewa prawie wcale silnika. Otóż nie chcemy przez to twierdzić, że silnik nie rozgrzewa się w ogóle, ale utrzymujemy, że jego podwyższenie ciepłoty będzie następowało bardzo powoli. Nieliczni posiadacze zegarów temperatury mogą sami stwierdzić, że po uruchomieniu zimnego silnika i pozostawieniu go na 1/3 obrotów po przeszło godzinie, temperatura wody dojdzie zaledwie do 70° C. A chodzi nam o jak najszybsze podniesienie ciepłoty, celem zaoszczędzenia mechanizmów pracujących.

Dlatego też gdy po zapuszczeniu silnika ruszamy natychmiast temperatura cieczy chłodzącej i oleju szybko i równomiernie wzrasta. Wytłumaczenie tego zjawiska jest stosunkowo proste:

silnik pracujący na wolnych obrotach dostaje małą ilość mieszanki, a tym samym posiada małe napełnianie. Dzieje się to nawet wtedy, gdy stosujemy tak szkodliwe dodawanie i odejmowanie gazu (turowanie) nawet do trzykrotnie większych obrotów, niż normalnie ustawione wolne obroty. To małe napełnianie podczas spalania wytwarza stosunkowo małą ilość kalorii, a więc nie nagrzewa wiele i stąd znikomy przyrost temperatury na wolnych obrotach. Obciążenie panewek specjalnie przy podwyższanych nagle obrotach jest zależne tak od szybkości poślizgu, jak i od ciśnienia — a to znów jest bezpośrednio związane nietylko z ciśnieniem tłoka i korbowodu wywołanym spalaniem mieszanki, lecz także zależne jest od siły odśrodkowej i przyśpieszenia. W rezultacie, tak zwane turowanie na wolnych obrotach, nie dowodzi wcale o nieprzeciążaniu panewek tak głównych jak i korbowodowych przy równoczesnym słabym rozgrzewaniu silnika i niewystarczającym początkowo smarowaniu.

Dlatego też jedynym pomyślnym sposobem rozgrzewania silnika jest:

możliwe szybko, po uruchomieniu rozpocząć jazdę, oczywiście tylko na umiarkowanym „gazie" odpowiadającym dobremu napełnianiu i nieprzekraczającym połowy maksymalnych obrotów silnika.

W ten sposób „przejeżdża się" szybko krytyczny zakres temperatury bez względu na to czy jest silnik chłodzony powietrzem, czy cieczą.

W zakończeniu trzeba dodać, że jeżeli jakiś silnik za wyjątkiem dwusuwowych, natychmiast po zapuszczeniu nie pracuje równo i nie daje możności jazdy na „półgazie" na skutek strzelania w gaźnik, lub w tłumik, albo z powodu małej mocy — nie jest on odpowiednio wyregulowany i nie posiada odpowiedniej mieszanki. W takich wypadkach trzeba tak długo szukać możliwości podregulowania, od gaźnika aż do zaworów aż stanie się możliwe po uruchomieniu, z zimnym silnikiem, bez „turowania" łagodne ruszenie z miejsca i jazda na maksimum połowie obrotów.

Roma



Ściąganie drzewa w lesie

JAZDA CIĄGNIKIEM W TERENIE

Podstawowym zagadnieniem umiejętnego poruszania się w terenie jest pokonywanie w sposób prawidłowy takich trudności, jakie stawia, przed ciągnikiem — błoto, glina lub śnieg. Podane tu rodzaje „utrudnień" w poruszaniu się ciągnika nie stanowią niebezpieczeństwa bezpośrednio tylko dla niego, lecz także i dla sprzętu holowanego za nim.

Pamiętać więc należy, że podstawowym warunkiem jest tak przy ciągniku kołowym, jak i gąsienicowym przebywanie groźnych odcinków, możliwie na równej szybkości, w prostej linii, bez zmiany biegów i zatrzymań. W wypadku konieczności kilkakrotnego przebywania tego samego odcinka piachu czy śniegu, należy trafiać na ten sam ślad, gdyż powtórna jazda już utartą koleiną stawia mniejszy opór.

Natomiast w terenie bagnistym lub grząskim (gliniastym) należy unikać śladów, a wybierać do jazdy miejsca wyniosłe, porośnięte trawą. Tak w jednym, jak i w drugim wypadku, szczególnie niebezpieczną jest zmiana kierunku jazdy, nagłe przyspieszanie, lub też zwalnianie. Trzeba dodać, że w przypadku ciągnika gąsienicowego, gwałtowna zmiana kierunku jazdy, może spowodować zbyt duże obciążenie przekładni i zespołów pędnych w skutek „zarycia się" jednej gąsienicy i zmusić kierowcę do wciśnięcia dźwigni sprzęgła głównego, a więc do zatrzymania się w miejscu. Ruszenie zaś nie zawsze może się udać, gdyż popchnięcie wielkiej maszyny ciągnika z miejsca na miękkim podłożu, wymaga znacznie większej mocy, niż utrzymanie jednakowej jego szybkości podczas jazdy przez ten sam teren.

Szczególnie niebezpieczną i pełną niespodzianek jest jazda w terenie zaśnieżonym, śnieg bowiem kryje pod sobą wszelkie nierówności terenu i nierzadko znaleźć się można w rowie, lub w jakimś zagłębieniu, dobrze pokrytym śniegiem.

W wypadku ugrzęźnięcia, po odczepieniu holowanego sprzętu, należy rozpocząć systematycznie (nie nerwowo — a na tempo) przygotowania do wydobycia się z trudnego miejsca. Przy ciągniku gąsienicowym należy to wykonywać w sposób następujący: znaleźć okrąglak lub ostatecznie ściąć odpowiednie drzewo, o długości przekraczającej szerokość ciągnika i podłożyć je w poprzek do kierunku jazdy pod gąsienice. Następnie linką stalową przywiązać drzewo do członów gąsienicy, uruchomić silnik, włączyć najniższą przekładnię i powoli puszczać sprzęgło. Praca gąsienic ciągnie początkowo drzewo na kilkanaście centymetrów pod ciągnik a następnie ulegnie ono takiemu wciśnięciu w teren, że ciągnik nad nim przejedzie. Należy uważać, by w odpowiednim momencie zatrzymać gąsienicę i odczepić drzewo, a w razie potrzeby powtórzyć ten zabieg od początku.

W wypadku ugrzęźnięcia ciągnika kołowego, postępowanie nasze w „akcji ratunkowej" nie różni się niczem od wyciągania samochodu z podobnej sytuacji. Jedynie ciągniki mają o tyle lepszą możliwość wydostania się z błota lub piachu od samochodów, że posiadają większy przelot dołem i tak niskie przełożenie, że groźne obracanie się kół w miejscu, prawie przy nich nie istnieje. Umiejętne podkopanie terenu przed i za kołami, podłożenie gałęzi, szmat, lub podsypanie szutru lub kamieni, a w ostateczności założenie na koła ciągnące paru łańcuchów poprzecznych, doprowadzi do szybkiego wydobycia ciągnika z miejsca ugrzęźnięcia.

Podczas każdorazowej jazdy ciągnikiem gąsienicowym w terenie, holując sprzęt rolniczy należy pamiętać o tym, że przewaga gąsienic nad kołami jest bardzo duża. Koła mając małe powierzchnie przylegania do nawierzchni, odznaczają się dużym naciskiem jednostkowym. Należy więc unikać takich miejsc, gdzie ciągnik by przeszedł, a sprzęt holowany utkwiłby lub mógł by się przechylić w sposób niebezpieczny.

Z tego widać, że jak najlepsze i najpewniejsze wykorzystanie zdolności pociągowej ciągnika jest zależne jedynie od kierowcy jego decyzji i szybkiej orientacji. Stan zaś powierzonego mu sprzętu i jego żywotność jest ściśle związana z metodami, jakie kierowca - traktorzysta stosuje, poruszając się w terenie.

Wszelkie przeciążanie silnika, używanie za wysokich przełożeń i gwałtowne włączanie i wyłączanie napędu skracają żywot mechanizmów każdego ciągnika.

MOTORYZACJA POMOCĄ w BUDOWIE LEPSZEJ PRZYSZŁOŚCI WSI

URSUS 45

Silnik leżący, jednocylindrowy, dwusuwowy średnioprężny z gruszką żarową; średnica cylindra 225 mm, skok tłoka 260 mm, objętość skokowa 10,3 l, ilość obrotów 300/630 obr/min, moc najwyższa 45 KM. Moc przy pracy ciągłej 36 KM, zużycie paliwa ca 240 g/KM godz. Regulator odśrodkowy; smarowanie obiegowe pod ciśnieniem; chłodzenie obiegowe (termosyfon); pojemność chłodnicy 50 l.

Zbiorniki paliwa na olej gazowy, benzynę i olej. Pojemność 90 l. olej gazowy, 7 l. benzyny, 6,5 l. oleju.

Hamulce: nożny na tylne koła, ręczny na skrzynkę biegów.

Wymiary ciągnika: długość 3455 mm, szerokość 1780 mm (1820 mm na oponach), rozstaw osi 2035 mm, rozstaw kół przednich 1280 mm, rozstaw kół tylnych 1365 mm, ciężar własny około 3500 kg.

We wszystkich krajach gdzie obalony został ustrój wyzysku człowieka — kapitalizm, zmienił się też całkowicie charakter motoryzacji i rodzaj produkowanych pojazdów motorowych.

Nowa władza, nowy właściciel zakładów produkcyjnych, klasa robotnicza likwiduje z każdym dniem typowe dla kapitalizmu „nożyce" pomiędzy zmotoryzowaniem miasta i wsi, pomiędzy rozwojem kultury technicznej ludności chłopskiej i miejskiej. Przeważającą ilość wyrobów przemysłu motoryzacyjnego, która w okresie kapitalistycznego ucisku służyła dla przyjemności burżuazji, odchodzi dziś na wieś by ulżyć chłopu w pracy, by przez szybką i racjonalną uprawę ziemi podnieść jej wydajność.

W krajach Demokracji Ludowej odbudowany ze zniszczeń wojennych przemysł nastawił się w pierwszym rzędzie na budowę samochodów i ciągników, które znajdują jak najszersze zastosowanie na wsi. Węgierskie, rumuńskie, czechosłowackie, bułgarskie i polskie ciągniki rolnicze z każdym dniem zbliżają wieś tych krajów do naszego wzoru — socjalistycznej wsi radzieckiej. Szeroka współpraca przemysłu motoryzacyjnego ze wsią, nasycenie jej tysiącami ciągników i samochodów ciężarowych nie tylko dopomaga wsi w przyspieszeniu jej rozwoju i zwiększeniu dobrobytu chłopa. Równocześnie motoryzacja uzyskała poraz pierwszy prawdziwie szeroką i mocną podstawę rozwojową, ogromne źródło nowych, utalentowanych kadr fachowców — chłopów wyszkolonych technicznie.

Nic więc dziwnego, że gdy w krajach kapitalistycznych produkcja motoryzacyjna, a szczególnie produkcja ciągników rolniczych, dla ogarnianego kryzysem rolnictwa kapitalistycznego kurczy się z każdym dniem, w ZSRR i krajach Demokracji Ludowej powstają coraz nowsze i doskonalsze typy samochodów i ciągników rolniczych, a ilość ich na polach chłopskich rośnie niemalże z godziny na godzinę.



SL 50/55

W przeciągu pięciu lat władzy ludowej obraz zmienił się gruntownie. Stalowe, wieloskibowce zastąpiły drewniane pługi, a niedożywonego konia, potężne ciągniki własnej produkcji. Są ich dziś już na polach Nowych Węgier tysiące i z każdym miesiącem przybywają setki nowych. Węgierska klasa robotnicza codziennym czynem udawadnia, jak bliskim jest jej sojusz robotniczo chłopski. Do najbardziej rozpowszechnionych w rolnictwie węgierskim ciągników należą: gąsienicowy „SL-50/55"; kołowy R-50/55, których charakterystykę techniczną podajemy poniżej:

	SL—50/55	R-50/55.
moc silnika (max)	55 KM	60 KM
moc silnika (średn.)	50 KM	50 KM
moc pociąg. na haku	40-44 KM	30-35 KM
średnica tłoka	235 mm	235 mm
skok tłoka	280 mm	280 mm
liczba obr/min	650	600—760
średnica koła zamach.	615 mm	620 mm
pojemność baku mat. pędnych	100 kg	122 kg
pojemność baku oleju smarnego	7,5 kg	8,2 kg
pojemność systemu chłodzenia	45 kg	50 kg
szybkość jazdy	(przy 650 obr. siln. na min.)	(przy 760 obr siln. na min)
I przekładnia	2,5 km/godz.	2,55 km/godz.
II przekładnia	3,25 km/godz.	3,3 km/godz.
III przekł.	4,1 km/godz.	4,25 km/godz.
IV przekł.	5,6 km/godz.	3,5 km/godz.
I wsteczna	2,07 km/godz.	2,05 km/godz.
II wsteczna	2,71 km/godz.	2,75 km/godz.
Wymiary ciągnika:		
długość	3,1 m	3,560 m
szerokość	1,31 m	1,660 m
prześwit	320	250
ciężar ciągnika bez wody i mat. pędnych	5.100 kg	



Ciągniki „Ursus" wyruszają do pracy na roli

Ciągnik Ursus wykonany całkowicie w kraju, posiada jednocylindrowy, średnioprężny, dwusuwowy poziomy silnik z gruszą żarową o mocy 45 KM. Silnik ten odznacza się prostą budową wybitnie ułatwiającą obsługę, oraz małą wrażliwością na stosowanie gorszych rodzajów olejów. Zespół pędny składający się z cylindra karterosilnika i kadłuba bloku pędnego — tworzy jedną sztywną całość, stanowiącą jakgdyby ramę ciągnika, do której przymocowane są wszystkie inne zespoły.

Ciągnik skonstruowany został jako uniwersalny. Przystosowany jest do pracy zarówno w polu jak i do transportu szosowego. Dlatego też posiada 3-biegową skrzynkę biegów ze zmienną przekładnią dodatkową (przyspieszaczem), oraz resorowaną przednią oś. Do pracy na roli przy kołach żelaznych z ostrogami stosuje się trzy pierwsze biegi, natomiast przy pracach transportowych (z kołami ogumionymi) biegi przyspieszacza tj. czwarty, piąty i szósty (od 9,4 km/godz do 16,7 km/godz). Biegi przyspieszacza otrzymuje się przy tych samych położeniach dźwigni skrzynki biegów, po uprzednim przesunięciu dźwigni przekładni dodatkowej w prawo.

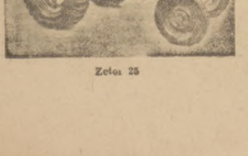
W celu umożliwienia przekazania mocy ciągnika do napędu maszyn rolniczych służy tzw. przekaźnik mocy, włączany z siedzenia kierowcy (przy wyłączonym sprzęgle głównym). Jest to wał z końcówką klinową, który za pomocą sprzęgła połączony jest z wałkiem, na którym osadzone jest koło zębate napędzane z bloku pędnego.

Zbiorniki oleju i benzyny są wbudowane w zbiorniku paliwa. Rozruch silnika bez podgrzewania głowicy żarowej umożliwia instalacja zapłonowa.

Zastosowanie instalacji elektrycznej w ciągniku Ursus czyni z niego pełnowartościowy ciągnik transportowy. Składa się ona z akumulatora, prądnicy do ładowania, cewki zapłonowej, przerywacza prądu, tablicy rozdzielczej oraz lamp oświetleniowych (światło drogowe krótkie i długie oraz postojowe) i świecy zapłonowej do zapalania mieszanki benzynowej przy uruchamianiu silnika.

Przy uruchamianiu silnika za pomocą zapłonu bateryjnego stosuje się mieszankę: benzyna, olej gazowy. Urządzenie elektryczne w ciągniku nie służy do stałej pracy, dlatego też po rozruchu silnika i zamknięciu dopływu benzyny zapłon elektryczny musi być wyłączony.

Zużycie paliwa ciągnika Ursus wynosi ca 0,240 kg/MK/godz. F. S.



Zetor 25

...a w krajach kapitalistycznych

O zaletach i kierunkach konstrukcyjnych ciągników, produkowanych przez kraje kapitalistyczne nie będziemy wiele pisać. Zacytujemy jedynie urywek z artykułu w angielskim czasopiśmie „The Automobile Engineer". Artykuł nosi tytuł: „Tractor Desing" („Przeznaczenie ciągników").

„Wygląd ciągników jest ważnym czynnikiem przy ich sprzedaży. Zwłaszcza trzeba się liczyć z modą, która przychodzi z Ameryki. Bardzo uproszczony użytkowy model ciągnika z roku 1920 został zastąpiony przez ciągnik o ładnych kształtach z błotnikami i chłodnicą, ukształtowaną z zadziwiającą różnorodnością stylów. Liczne części blaszane wykonane są tylko dla upiększenia ciągnika. Nie spełniają one żadnego zadania a tylko komplikują produkcję. Producenci malują swoje ciągniki na różne kolory, co ułatwia rozpoznanie ich nawet z dużej odległości". (A — to poco? — przyp. red.).

Przytoczony fragment artykułu z fachowego pisma nie wymaga komentarzy. Reklamiarstwo i „handlowość", tak charakterystyczna dla amerykańskiego stylu życia spycha na dalszy plan zagadnienia konsrukcyjne, bezpieczeństwa i wygody pracy kierowcy, a przede wszystkim samej eksploatacji, która obciąża wysokimi kosztami nabywcę takiego ciągnika.

Chluba radzieckiej produkcji Staliniec-80

Nie będzie żadnej przesady w twierdzeniu, że ojczyzną traktora jest Związek Radziecki. W 1888 r. rosyjski wynalazca F. Blinow wybudował pierwszy w świecie ciągnik gąsienicowy. Lecz za czasów carskich nie było mowy o jakimkolwiek rozwoju przemysłu. Dopiero młode państwo Radzieckie doceniając znaczenie, jakie może mieć dla rolnictwa przemysł traktorowy, postawiło go na odpowiednim poziomie.



Traktor S — 80 zaopatrzony jest w wysokoprężny silnik o mocy 93 KM. Obroty wału korbowego poprzez sprzęgło typu tarczowego przenoszone są do skrzynki biegów przeznaczonej do zmiany szybkości i kierunku ruchu. Ze skrzynki biegów przy pomocy sprzęgieł napędowych, służących do wykonywania zwrotów, moc przekazywana jest na przekładnie boczne wprowadzające w ruch traktor.

Szerokie zastosowanie łożysk samosmarujących i specjalnych tulei odpornych na zużycie przy dużym obciążeniu, czynią traktor S — 80 długowiecznym i pewnym w pracy. Włączanie i wyłączanie sprzęgieł napędowych, które w innych typach traktorów wymaga dużego wysiłku od kierowcy, w modelu S — 80 przy pomocy specjalnych urządzeń (servo - mechanizmów) obniżają wysiłek konieczny do uruchomienia dźwigni do 5 kg.

Uruchomienie silnika wysokoprężnego następuje przy pomocy specjalnego dwucylindrowego silnika benzynowego. Dla ułatwienia rozruchu w niskich temperaturach, traktor zaopatrzony jest w podgrzewanie rury ssącej, a do pracy w porze nocnej posiada silne reflektory.

Eksploatacja tego traktora w ciężkim terenie i różnych warunkach atmosferycznych, wykazała jego wysoką wartość w takim stopniu, że z klasy silnych traktorów stał się on najlepszym na świecie.

Duża rozpiętość szybkości i siły pociągowej czyni traktor ten łatwym w manewrowaniu i wysoko ekonomicznym. Może on posuwać się po śniegu, przechodzić rowy, podchodzić po stromych zboczach.

Szeroki zakres działania traktora S-80 jest jeszcze jednym dowodem, że mechanizacja rolnictwa w Związku Radzieckim stoi na bardzo wysokin poziomie.

E. K.

ZETOR - 25

Podstawowym pojazdem mechanicznym czechosłowackiej wsi, jej siłą pociągową w pracy na roli i transporcie drogowym oraz siłą napędzającą najrozmaitsze maszyny rolnicze jest doskonały ciągnik ZETOR, produkcji państwowych zakładów „Zbrojovka Brno". Sprowadzany do Polski znajduje się na licznych stacjach maszynowo-traktorowych i pracuje, wzbudzając pełne zadowolenie zarówno kierowcy, jak i rolnika.

Czterosuwowy silnik Zetora syst. Diesel o mocy 26 KM posiada dwa cylindry o średnicy 105 mm, skoku 120 mm, co daje pojemność 2100 ccm. Smarowanie silnika obiegowe pod ciśnieniem. Silnik, obudowa sprzęgła, skrzynka przekładniowa i wyrównywacz tworzą jedną całość i skręcone są ze sobą śrubami..

Sprzęgło jednotarczowe, suche.

Skrzynka przekładniowa posiada sześć biegów do przodu, a dwa do tyłu. Szybkość na 6-tym biegu — 32 km/godz.

Przednia oś wahliwa, zaopatrzona w gumowe poduszki amortyzacyjne, które przeciwdziałają nadmiernym wychyleniom. Promień skrętu — 2,5 m.

Hamulce: ręczny do „zastawienia" ciągnika na postoju, działający przy pomocy dźwigienki ręcznej. Nożny, hamujący szczękowo na dwa koła, lub jedno z tylnych kół.

Ogumienie. Tylne opony wymiaru — 11.25 × 24. Przednie 5.50 × 16.

Ciężar całkowity po napełnieniu wodą, paliwem i smarami — 1.750 kg.

Wyposażenie elektryczne składa się z prądnicy 6V i 75 Amp. Akumulatora o pojemności 60 Amp/godz, dwu świec żarowych, dwu lamp przednich, świateł tylnych i lampki „stop".

Wymiary: długość — 3.200 mm, szerokość — 1.820 mm, wysokość — 1.750 mm.

HUMOR

Kierowca spółdzielni produkcyjnej do Kulak: — „Dalcko na wstecznym biegu nie zajedziesz"!



Młodzież w pierwszym szeregu brygad traktorowych

O stuprocentowe wykonanie planów akcji siewnej stanęła w pierwszym szeregu ZMP-owska młodzież.



Traktorzysta J. Chudzik ze swym pomocnikiem B. Ulczańskim pracują na ciągniku „Ursus".



M. Orłowska za kierownicą swego ciągnika.



18-letni B. Sroczyński jest już kierowcą-mechanikiem.

Odpowietrzanie przewodów paliwa silnika wysokoprężnego

Tak zwane „fałszywe" powietrze w pompie podającej, filtrze, pompie wtryskowej i przewodach wtryskiwaczy, prowadzi zawsze do uciążliwych zaburzeń w pracy silnika wysokoprężnego. Powietrze w przewodach paliwa, powoduje utrudniony rozruch, nieregularną pracę, spadek mocy itp. Dlatego też, dokładne odpowietrzanie przewodów silnika wysokoprężnego jest szczególnie ważne.

Odpowietrzanie pompy wtryskowej przeprowadzamy przez odkręcenie umieszczonej z boku śruby sześciokątnej, lub przez zluzowanie śrub do odpowietrzania umieszczonych na czołowej ścianie pompy. Odpowietrzać należy tak długo, aż płynące paliwo przestanie zawierać w sobie pęcherzyki powietrza.

Do odpowietrzania samych cylindrów pompy, musimy ustawić dźwignię działania na położenie „stop", a następnie odkręcić lub zluzować nakrętki przewodów wtryskiwaczy. Następnie obracać tak długo silnikiem, aż wypływające paliwo straci pęcherzyki powietrza. Równie dobrym sposobem, jest zdjęcie bocznej pokrywy pompy i przy przesunięciu dźwigni działania na pełną pracę, podnoszenie śrubokrętem tłoczków, pokolei w każdym cylinderku tak długo, aż następować będzie wyczuwalny opór. Oznacza to, że przewód, aż do wtryskiwacza jest pełen paliwa bez zawartości powietrza.

Odpowietrzanie filtra paliwa, jest również konieczne, jak pompy wtryskowej. Filtr posiadający zassane np. ze zbiornika powietrze (podczas wyczerpywania się zapasu paliwa) uniemożliwi przepływ, paliwa nawet po napełnieniu zbiornika, jeżeli nie zostanie odpowietrzony. Wykonujemy to przez zluzowanie odpowiedniej śruby motylkowej na pokrywie filtra, przy równoczesnym pompowaniu dźwignią ręczną pompki podającej. Początkowo będzie się pokazywać paliwo z pęcherzykami powietrza, następnie pęcherzyki znikną. Wtedy należy śrubę motylkową zakręcić.

Przechodząc do zaburzeń pompy wtryskowej, trzeba stwierdzić, że ten bardzo precyzyjny mechanizm działa tak długo bez zarzutu, jak długo otrzymuje całkowicie czyste paliwo.

Uszkodzenia wtryskiwaczy powstają również przez zanieczyszczenia, wywołujące zawieszenie się igły, zatarcie, lub wybicie gniazda. Zawieszenie się igły może być spowodowane przez zbyt wysoką temperaturę powstałą na skutek niedostatecznego ciśnienia wtrysku. Paliwo nie ulega wtedy rozpyleniu na mgłę, tylko dostaje się do komory spalania w postaci „deszczu". Zaburzenia w pracy wtryskiwacza przynoszą w rezultacie stukanie silnika, złe zapalanie, dymienie z rury wydechowej, oraz spadek mocy.

Pompa podająca w wypadku nieszczelności przewodów pomiędzy nią, a zbiornikiem zasysa za mało paliwa, lub wcale go nie ssie, mając mniejszy opór, podaje samo powietrze. Nieszczelności w przewodach trafiają się najczęściej w uszczelkach fibrowych, miejscach wlutowania końcówek, a wreszcie układu podającego, w uszczelnieniu osadnika i w zaworku ssącym. Dalsze zaburzenia w pracy pompy podającej powstają w wyniku normalnego lub przyspieszonego (wskutek nieczystości) zużycia tłoczków — zaworków, co trzeba usunąć tylko przez zamianę tłoczka z gniazdem (nigdy oddzielnie).

Osadnik pompki podającej wymaga dokładnego i częstego czyszczenia. Sprężynki zaworków muszą mieć naprężenie około 2 mm. Większe naprężenie prowadzi do ograniczenia skoku tłoczka, a tym samym zmniejsza ilość podawanego paliwa.

Regulator odśrodkowy, sterujący dawkę paliwa, ulega rzadko uszkodzeniom. Jedynie z powodu braku smarowania może ulec zatarciu jego zespół dźwigni rozpierających. Częstsze uszkodzenia spotyka się w regulatorze działającym na podciśnienie. Mała nieszczelność przewodów pomiędzy rurą ssącą a regulatorem, zużycie membramy mogą spowodować zanik regularnych wolnych obrotów, jak i niemożność osiągnięcia maksymalnej mocy silnika.

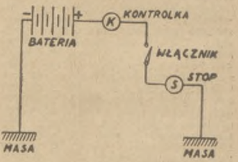
Filtr paliwa w wypadku niedbałego napełniania zbiorników zanieczyszczonym paliwem, ulega szybkiemu zabrudzeniu przez co ogranicza znacznie przepływ. Proste sprawdzenie stanu filtra przeprowadza się przez wypuszczenie paliwa z jego odbudowy, naciśnięcie (mocne) dłonią wkładki filcowej, nalanie ponowne paliwa i obserwację, czy wylewa się ono szybko, czy wolno. Dalsze zaburzenie w działaniu filtra ograniczają się do nieszczelności i złego działania zaworka zwrotnego, który przepuszcza do filtra powracające resztki paliwa z pompy wtryskowej. Winien on być wyregulowany tak, by reagował dopiero na ciśnienie paliwa od 0,2 do 0,3 atm.

A. Ż.

Posłuchaj dobrej rady

Światło – *STOP*

Nie wszyscy kierowcy troszczą się jeszcze o to dostatecznie, aby podczas wyjazdu na miasto sprawdzić, czy pojazd jest w stanie sprawności, zgodnej z przepisami ruchu kołowego. Kierownica, hamulce, światło znajdować się muszą w stanie użytkowym i gwarantować swe bezbłędne działanie. Jeżeli niedbałego kierowcę zatrzyma uliczna lub drogowa kontrola pojazdu i stwierdzi, że światło „stop" nie pali się, to odpowiada on zawsze, ze spokojną miną: — „Przecież przed tem się paliło". Zgoda, przedtem, to mogło być dawno lub bardzo dawno, a w rzeczywistości to nie było ono sprawdzane od bardzo dawna. Gdyby jednak na samochód takiego kierowcy, najechał przy nagłym zahamowaniu drugi pojazd, to pretensje



byłyby straszne do... tego, który przecież nie widział ostrzegawczego światła „stop" i dzięki temu nie miał umożliwionej szybszej reakcji na zwalnianie jadącego przed nim samochodu

Ponieważ jednak zdarza się, że naprawdę podczas jazdy, wskutek przerwania się włókna żarówki lub przetarcia lub odkręcenia się przewodnika, światło „stop" przestaje działać, podajemy poniżej opis prostego urządzenia kontrolnego.

Polega ono na założeniu na desce rozdzielczej lampki kontrolnej włączonej w obwód światła „stop". W ten sposób umożliwi się kierowcy, bez wysiadania z wozu i proszenia kogoś do pomocy, stałe sprawdzanie światła „stop". Połączenie należy przeprowadzić zgodnie z załączonym schematem.

Na desce rozdzielczej umieścić najlepiej taką żaróweczkę kontrolną jaką stosuje się do kontroli światła szosowego, lecz z czerwoną szybką celuloidową. Obydwa styki winny być izolowane od masy. Przewód od baterii winien być połączony z żarówką i od niej iść do włącznika „stopu", do którego poprzednio dołączana była bateria. Ponieważ połączenie w ten sposób dwóch żarówek wymaga ich mniejszego napięcia, przy instalacji 6V. należy zastosować w lampie „stop" żarówkę 4V, a w kontrolce 2V, przy instalacji 12V. obie żaróweczki po 6V.

Zastosowanie takiego prostego urządzenia, ochroni kierowcę od płacenia mandatu karnego, a czasem i nawet od poważniejszych następstw braku światła „stop".

A. Z.

Przedłużymy życie samochodów nietypowych

Sprawa obsługi zapobiegawczej taboru samochodowego była już niejednokrotnie poruszana na łamach „Za Kierownicą".

Uchwała KERM z 29.XI.49 r. stwarza prawne podstawy do utworzenia organizacji obsługi taboru samochodowego tak typowego jak i nietypowego. Z sprawą obsługi taboru nietypowego łączy się zagadnienie utalizacji użytecznego złomu samochodowego, które znajduje pożądane rozwiązanie na podstawie powyższej uchwały.

Dotychczas poszczególni użytkownicy naprawiali posiadany tabor (poza naprawą samochodów typowych) we własnym zakresie. Naprawy te jednak pozostawiały dużo do życzenia, gdyż użytkownik kilku lub kilkunastu samochodów nie mógł im zapewnić należytej obsługi z braku odpowiedniego personelu technicznego względnie odpowiedniego warsztatu.

Istniejące urządzenia stacji obsług będące w posiadaniu niektórych użytkowników, przy małej ilości posiadanego taboru nie były racjonalnie wykorzystane, a nieraz używane po odpowiedniej przeróbce do prac nie mających nic wspólnego z ich właściwym przeznaczeniem.

Zgodnie z nową uchwałą KERM Centrala Handlowa Przemysłu Motoryzacyjnego „Motozbyt" zorganizuje na terenie całego kraju sieć warsztatów i stacji obsług przeznaczonych dla publicznej obsługi samochodów typowych.

Niezależnie od tego Związek Spółdzielni Pracy zorganizuje z istniejących już względnie nowopowstałych spółdzielni — sieć spółdzielczych wasztatów i stacji obsług z przeznaczeniem do puzlicznej obsługi samochodów nietypowych.

Do zadań spółdzielczych warsztatów i stacji obsług będzie należało:

- obsługa techniczna i naprawa samochodów;
- skup, segregacja i magazynowanie części zamiennych;
- skup i demontaż wraków.

W związku z tym Ministerstwo Komunikacji opracowuje projekt nowelizacji uchwały KERM z dnia 27.8.1948 r: w sprawie wyzbywania się przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe zbędnych i nadetatowych pojazdów mechanicznych, wraków i ich zespołów oraz zarządzenia Ministrów Przemysłu i Handlu, Komunikacji i Skarbu z dnia 18.XI.1948 r: w sprawie trybu postępowania przy sprzedaży nietypowych, nadetatowych lub zbędnych pojazdów mechanicznych użytkowanych przez urzędy, przedsiębiorstwa i instytucje państwowe.

Umożliwi to na utrzymanie w ruchu poważnej ilości samochodów nietypowych użytkowanych przeważnie przez przedsiębiorstwa uspołecznione, a częściowo prywatne co przy tak rosnących potrzebach środków transportowych odbudowującego się kraju jest sprawą o doniosłym znaczeniu. Ponadto przy niedostatecznej jeszcze produkcji samochodów w kraju pozwoli na ograniczenie zakupów zagranicznych taboru samochodowego i zaoszczędzenie cennych dewiz.

Nowelizacja istniejących zarządzeń w znacznym stopniu usprawni likwidację zbędnego w poszczególnych jednostkach sprzętu motoryzacyjnego do samochodów nietypowych, gdyż dotychczasowy tryb wyzbywania się drogą przetargów poza włożonymi kosztami nie dawał pozytywnych rezultatów z braku odpowiedniego zainteresowania ze strony nabywców, którymi zazwyczaj byli tylko handlarze a nie bezpośredni użytkownicy. W konsekwencji złom użytkowy stawał się przedmiotem spekulacji względnie leżał bezużytecznie zajmując miejsce w magazynach, w chwili gdy inni użytkownicy odczuwali dotkliwy jego brak.

Ponadto z konieczności rozładowania magazynów całe zespoły i części zdatne jeszcze do użytku przekazywane były do składnic Centrali Złomu. Nowe zarządzenia zapobiegły przekazaniu tych części do przetopienia w hutach i skierowały go tam, gdzie może być z wielkim pożytkiem wykorzystany.

Uchwała KERM z dnia 29.XI.1949 r: w sprawie obsługi technicznej samochodów umożliwiła zlikwidowanie istniejących anomalii i niewątpliwie przyczyni się do postawienia dużego kroku naprzód na drodze do właściwego wykorzystania posiadanych w kraju zasobów.

W związku z powyższym Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego ustaliła następujące zasady sprzedaży użytkowego złomu motoryzacyjnego przez Centralę Złomu.

1) użytkowy złom motoryzacyjny należy sprzedawać bez ograniczeń bezpośrednio wszelkim zgłaszającym się instytucjom państwowym, samorządowym i spółdzielczym;

2) sprzedaż złomu motoryzacyjnego dla przedsiębiorstw, instytucji oraz osób prywatnych, może odbywać się w wyjątkowych wypadkach na zlecenie Wydziałów Komunikacyjnych Urzędów Wojewódzkich właściwych dla siedziby lub miejsca zamieszkania nabywcy;

3) należy wstrzymać przekazywanie do hut wszelkiego sprzętu motoryzacyjnego, co do którego istnieje mniemanie, że może być jednak wykorzystany. Wobec przewidywanego powierzenia spółdzielniom pracy zagadnienia remontów pojazdów mechanicznych nietypowych, spółdzielnie te zostaną odrębnie upoważnione do przejrzenia, zakwalifikowania i zakupienia wszelkiego użytkowego sprzętu motoryzacyjnego.

Odnośnie punktu 2-go zgodnie z zarządzeniem Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, Ministerstwo Komunikacji wydało następujące polecenia Wydziałom Komunikacyjnym Urzędów Wojewódzkich i Zarządów Miejskich w m. st. Warszawie i w m. Łodzi:

1) Wydziały Komunikacyjne Urzędów Wojewódzkich mogą udzielać zezwoleń na zakup użytkowego złomu motoryzacyjnego znajdującego się w zbiornicach Centrali Złomu prywatnym przedsiębiorstwom, instytucjom i osobom na podstawie uprzednio indywidualnie złożonych do Wydziałów Komunikacyjnych wniosków.

2) Wnioski powinny być dostatecznie umotywowane dla jakiego celu i w jaki sposób zakupiony złom motoryzacyjny będzie zużytkowany.

3) W pierwszej kolejności winne otrzymać zezwolenie na zakup: szkoły i organizacje szkolne, jak również kursy samochodowe, przodownicy pracy, osoby zasłużone na polu społecznym i politycznym, racjonalizatorzy, przedsiębiorstwa przewozowe koncesjonowane, posiadacze dorożek samochodowych, członkowie klubów motoryzacyjnych.

4) Nie należy wydawać zezwoleń prywatnym przedsiębiorstwom i osobom trudniącym się pośrednictwem przy sprzedaży lub dalszą odsprzedażą sprzętu motoryzacyjnego.

5) Akcja powyższa powina mieć charakter doraźny i powinna być przeprowadzana w sposób oględny. Nie może mieć powszechnego charakteru i winna ograniczać się w zasadzie do zaspokojenia istotnych potrzeb użytkowników wymienionych w punkcie 3-cim.

P. Reutt

KRONIKA Polskiego Związku Motorowego

„NIE TYLKO MOTOCYKLIŚCI"

Na apel SM KS „Związkowiec — Skra" o współzawodnictwie w szkoleniu motorowym — odpowiedziały nie tylko Kluby i Sekcje motocyklowe. Jako pierwsza podjęła apel Sekcja Młodych Automobilklubu Polski w Krakowie.

Po omówieniu całości zagadnienia i uzgodnienia go z Zarządem Klubu przystąpiono do organizacji kursów szkoleniowych, obejmując w pierwszym rzucie słu słuchaczy przeważnie robotników i akademików. Kurs rozpoczęto już w pierwszych dniach stycznia. Obecnie dobiega on końca. Obejmuje on teorię budowy samochodu i motocykla, teorię budowy silników oraz przepisy ruchu drogowego. Wychodząc z założenia, iż młodzież robotnicza i studiująca nie posiada dostatecznych funduszy na opłacenie tego rodzaju kursu, kurs postanowiono przeprowadzić bezpłatnie.

Nie na tym jednak koniec. Kursy tego rodzaju będą przeprowadzane w dalszym ciągu. Po skończeniu jednego zaczynać będziemy następne. O zainteresowaniu kursami może świadczyć najlepiej fakt, iż w przeciągu dwóch dni mieliśmy pełny komplet na dwa kursy.

Sekcja Młodych ma również zamiar przeprowadzić praktyczny kurs nauki jazdy na samochodzie specjalnie na ten cel zakupionym. Oczekujemy również, iż Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego przydzieli nam na ten cel motocykle szkoleniowe, których na razie nie posiadamy.

Wzywamy wszystkie Sekcje Młodych przy Klubach motorowych do współzawodnictwa w szkoleniu, biorąc za podstawę ilość przeszkolonych, którzy otrzymają prawo jazdy kat. IV i IIIa.

(Choz)

POŁĄCZENIE W OKRĘGACH POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOROWEGO

W pierwszej połowie marca przedstawiciele prezydium Polskiego Związku Motorowego objechali większość Okręgów, będąc na zebraniach połączeniowych Okręgowych Związków Motocyklowych z Oddziałami Automobilklubu Polski. W ciągu marca akcja połączeniowa zostanie zakończona na wszystkich szczeblach organizacyjnych w całym kraju, tworząc jednolitą i potężną organizację motorową, skupiającą w swych szeregach blisko 40.000 członków.

POLSCY MECHANICY NA KURSIE W CZECHOSŁOWACJI

Na zaproszenie czechosłowackiego przemysłu motoryzacyjnego wyjedzie na kurs do fabryk motocykli Jawa i CZ 25 polskich mechaników motocyklowych. W okresie od 17 do 25 kwietnia uczestnicy kursu zwiedzą fabryki motocykli czechosłowackich i zapoznają się z obsługą i montażem motocykli, sprowadzanych obecnie do Polski.

Pragnąc wynieść jaknajwięcej korzyści z tego wyjazdu dla naszego sprzętu motorowego, Polski Związek Motorowy deleguje do Czechosłowacji swych najlepszych konstruktorów i mechaników motocyklowych z Jankowskim, Filipowskim, Nagengastem i Malcherkiem na czele.



GRUNT TO FORSA

Oto jedna z „zasad" realizowana bezustannie w ojczyźnie dolara — USA. Hołduje jej również pogotowie ratunkowego (własnej kieszeni — przyp. red.) co dowcipnie zilustrował rysownik na łamach radzieckiego czasopisma „Krokodyl".

Wiadomości...

Typ U — 49, o którym pisaliśmy w poprzednim numerze wchodzi już na rynek, prace jednak nad dalszym udoskonaleniem SHL-a trwają. W chwili obecnej opracowuje się konstrukcję unowocześnionej seryjnej SHL-ki, zaopatrzonej w przedni widelec teleskopowy i resorowany tył typu wahliwej osi (tzw. teleskopowy) z przetykaną osią.

W typie tym zastosowane będą między innymi pomysły racjonalizatorskie inż. Müllera, jak głowica ramy tłoczona i spawana, zamiast dotychczas stosowanej odlewnej z żeliwa ciągliwego, co uczyni konstrukcję lżejszą i tańszą, a dalej podstawka nowej produkcji i węzeł tylny ramy.

Nowy ten typ ukaże się jednak nie wcześniej, niż w roku następnym.

Wiadomości i rady

...i rady.

Kol. J. Turno — Sosnowiec.

Pisze Kolega, że w SHL-ce ma kłopoty z łańcuchem, który wyciąga się nadmiernie i spada.

Zacznijmy od spadania. Otóż nawet mocno wyciągnięty łańcuch nie powinien spadać. Spadanie jest dowodem, że tylne koło nie leży w płaszczyźnie motocykla. Przy naciąganiu łańcucha należy uważać, aby po regulacji koła, patrząc na łańcuch od tyłu motocykla, tworzył on linię prostą nie załamującą się w pobliżu tylnej zębatki.

Inny sposób sprawdzenia polega na obracaniu ręką tylnego koła (motocykl na podstawce) i obserwowaniu czy łańcuch idzie środkiem zębatki. Gdy łańcuch zjeżdża na zewnętrzną stronę zębatki (na prawo—patrząc od tyłu), to należy podciągnąć śrubę regulującą napięcie łańcucha, lub zluzować lewą śrubę regulacyjną.

Co do wyciągania łańcuchów to niestety stosowane obecnie łańcucuchy produkcji zagranicznej (włoskie) nie są najwyższej jakości.

Łańcuchy polskiej produkcji zastosowane już do pewnej partii motocykli okazały się pod wieloma względami lepsze od zagranicznych. Nad podniesieniem jakości polskich łańcuchów prace trwają.

Jeśli w motocyklu kol. zachodzi potrzeba zmiany łańcucha, proszę sprawdzić stan przedniej zębatki (na silniku). Jeżeli zębatka wykazała zużycie, należy ją bezwarunkowo wymienić, gdyż w przeciwnym razie zniszczy bardzo szybko nowy łańcuch.

Odpowiedzi Redakcji

Ob. R. J. z Krakowa pisze, że Jego stary FN — 350 model 1929 r., w momencie ruszania, zachowuje się tak jak gdyby wogóle nie posiadał sprzęgła. Jeżeli szybko nie da się dużego gazu, to maszyna wykona jeden, lub dwa skoki i stanie. Ob. R. J. pisze „wygiąłem już specjalnie daleko dźwignię sprzęgła aby zwiększyć drogę poruszania się linki, ale i to nie pomaga. Poza tym motocykl źle pali szczególnie gdy jest zimny".

W odpowiedzi podajemy Ob. R. J., że ponieważ motocykl ma już równe 20 lat, jego sprzęgło może mieć już naprawdę dosyć, a szczególnie sprężyny, które z pewnością straciłyby swoją sprężystość. Naszym zdaniem, należy wymienić po pierwsze okładziny następnie sprężyny dociskowe, dźwignię sprzęgła coprędzej wygiąć do dawnej pozycji i całość odpowiednio wyregulować. Jeżeli chodzi o złe zapalanie, radzimy sprawdzić świece, przerywacz i ustawić odległość styków 0,4 mm, wyregulować gaźnik na bogatszą mieszankę, oraz stosować bezwzględnie olej zimowy. Poza tym mieć trochę pobłażliwości i wyrozumienia, gdyż po 20-tu latach użytkowania (może w różnych rękach) motocykl ma prawo odmawiać posłuszeństwa.

×

Ob. Zacharewicz Władysław ze Szczecina, opisuje zaobserwowane zjawisko nacisku wywieranego przez tłok raz na jedną raz na drugą ścianę cylindra (po osi zgodnej z osią podłużną) i zapytuje o przyczynę.

Przyczyną może być albo krzywo przeszlifowana szyjka wału korbowego (co wydaje nam się powinno występować i na innych szyjkach), ponieważ szlifowanie wału winno się odbywać za jednym ustawieniem w maszynie, albo otwór w korbowodzie po wylaniu panewki został źle wytoczony. Odpowiedzialność za to, jeżeli zostało to zaobserwowane przed złożeniem silnika spada na firmę, która wykonała mechaniczną obróbkę. Majster warsztatu, który pomimo iż zameldowaliście mu o swym spostrzeżeniu kazał składać silnik, naraża siebie w razie komisyjnego stwierdzenia przyczyny ewentualnego zatarcia silnika lub wytopienia panewki, na zapłacenie kosztów naprawy i utratę posady bez odszkodowania.

×

Ob. M. Piątkowski — Bydgoszcz, za miłe zakończenie Wa - go listu serdecznie dziękujemy. Jeżeli chodzi o poruszane przez Was sprawy odpowiadamy w kolejności:

1. Olej grafitowy lub koloidalny można nabyć tylko w składach części i sprzętu samochodowego. 2. Stosować można do wszystkich silników. 3. Sposób użycia będzie uwidoczniony na opakowaniu (przeważnie około 5 — 8 cm³ na 10 litrów paliwa). 4. Wszelkie zapytania w sprawie nabycia motocykli z importu, należy kierować do Dyrekcji Motozbytu Warszawa, ul. Mazowiecka 13.

×

Ob. M. Gadomski nadesłał do Redakcji własny projekt resorowania tyłu do motocykli o fabrycznie sztywnej ramie. — Niestety ani rysunku, ani opisu nie wykorzystamy ponieważ resorowanie to posiada zasadniczy błąd. Konstruktor zapomniał zapewne, że rura przymocowana do górnej części ramy i „pręt" przymocowany do dolnej ruchomej części, nie mogą być ściśle dopasowane, gdyż ruchy podczas resorowania powodują zataczanie łuku tak przez oś, jak i przez ten nieszczęśliwy „pręt". Jak więc może on poruszać się w ściśle dopasowanej rurze, w górę i w dół, jeżeli jego droga jest łukowata? Rozwiązanie wymaga więc jeszcze paru punktów wahliwych, a to zamocowania rury i „pręta" również na sworzniach poprzecznych. Wskazane byłoby tu wzorowanie się na zawieszeniu tylnego koła motocykla A. J. S. lub Matschless.

×

Mechanik P.G.R. — Scholastykowo, p-ta Lipka, pow. Złotów. — List z dnia 9. II. rb. otrzymaliśmy. W poruszonej przez Was sprawie, proponujemy zwrócić się do fabryki ciągników „Ursus" w Ursusie koło Warszawy. Prenumeratę „Za Kierownicą" załatwić można pocztą pod adresem Centralny Kolportaż „Prasy Wojskowej", ul. Nowowiejska 31 w Warszawie.

Obywatel Zygmunt K. z Kalisza zapytuje o dane motocykla wyścigowego Gilera — 500, który zagroził wybitnie fabrycznej A.J.S. — 500 w walce o tytuł mistrza świata. Podajemy nieliczne opublikowane dane techniczne:

Silnik OHC, 4-ro cylindrowy w rzędzie, stojący w poprzek ramy, pochylony do przodu. Moc, na paliwie 75-cio oktanowym, przy 9 tysiącach obr./min. 45 KM, co odpowiada 205 km/godz. Napęd oddzielnych wałków rozrządu dla zaworów ssących i wydechowych, odbywa się za pomocą kół zębatych, od wału głównego do góry, między środkowymi cylindrami. **Waga całego motocykla 125 kg.**

Jerzy Michalik — Zalesie Dolne — Zapytuje Kolega o właściwą metodę postępowania z gaźnikiem bocznossącym „Sum", stosowanym w motocyklach BMW-350 ccm.

— Otóż dodatkowa przepustnica, uruchamiana wciśnięciem lub wyciągnięciem gałki, ma za zadanie maksymalne wzbogacenie mieszanki w momencie uruchamiania zimnego silnika (analogiczne urządzenie do zasysacza w gaźnikach samochodowych). Wiedząc z pewnością doskonale, że silnik spalinowy musi posiadać mieszankę złożoną z1 części paliwa na 16 do 20 części powietrza, nie uwierzył chyba Kolega tym, którzy radzili jeździć stale na wciśniętej dźwigni zasysacza. W rezultacie daje to podwyższenie zużycia paliwa, pogorszenie smarowania (spłókiwanie ścianek cylindra) i zmniejszenie maksymalnej szybkości przy nieznacznym wzroście mocy (tylko na małych obrotach). Radzimy więc używać zasysacza zgodnie z jego przeznaczeniem.

Za miłe zakończenie listu, serdecznie dziękujemy.

KALENDARZ SPORTOWY 1950

IMPREZY MIĘDZYNARODOWE

1. 18 maja — Międzynarodowe wyścigi na żużlu z RCS. — Katowice.
2. 21 maja — Międzynarodowe wyścigi na żużlu z RCS. — Warszawa.
3. 28 maja — Grand Prix Węgier — Węgry.
4. 1—5 czerwca — Grand Prix Rumunii — Rumunia.
5. 3—5 czerwca — Międzynarodowy Raid Pokoju-Tams — CSR, Polska, Węgry
6. 11 czerwca — Międzynarodowe wyścigi na żużlu z Holandią — Wrocław.
7. 18 czerwca — Międzynarodowe wyścigi na żużlu z Holandią — Warszawa.
8. 18 czerwca — XI Złoty Kask na torze trawiastym — Unia—Poznań.
9. 23 lipca — Grand Prix Polski — Gwardia—Poznań.
10. 30 lipca—6 sierpnia — Międzynarodowe wyścigi żużlu ze Szwecją — Szwecja.
11. 13—15 sierpnia — VIII Raid Tatrzański — Związkowiec - Zakop.
12. 29 sierpnia — Międzynarodowe wyścigi w Budapeszcie — Budapeszt.
13. 5—12 września — Międzynarodowy Raid Samochodów Ciężarowych — Polska.
14. 22 października — Międzynarodowe wyścigi na żużlu z Holandią, Szwecją i Anglią — Organizują Kluby Warszawskie w W-wie.

IMPREZY ELIMINACYJNE WYŚCIGOWE

1. 14 maja — Wiosenny wyścig uliczny w Warszawie — „Ogniwo - Warszawa"
2. 8 czerwca — Wyścigi uliczne — Gwardia - Kraków.
3. 2 lipca — Wyścigi uliczne — Szczecin.
4. 10 września — Wyścig uliczny o mistrzostwo Warszawy — Związkowiec - Warszawa.

IMPREZY ELIMINACYJNE RAIDOWE

indywidualne

1. 18 maja — VIII. Raid Świętokrzyski — Kielce.
2. 13—15 sierpnia — VIII. Raid Tatrzański — Związkowiec - Zakopane.
3. 3 września — II. Moto - Cross — Ogniwo - Warszawa.
4. 24 września — I. Expert - Trial — AZS - Gliwice.

patrolowe

1. 29 czerwca—1 lipca — Patrolowy Raid WKS Legia — Legia - Warszawa.
2. 30 lipca — Patrolowy Raid Beskidzki — Ogniwo - Bielsko.
3. 8 października — Patrolowy Raid Wybrzeża — Związkowiec - Gdańsk.

Zimowy Raid w wiosennym słońcu

WOJSKO ZWYCIĘŻA W ZAKOPANEM

— Uwaga! Jeszcze 10 sekund, jeszcze 3 sekundy. Jazda! — zapowiadał starter na szczycie Gubałówki, a Stanisław Marusarz wymachiwał chorągiewką odjeżdżającego zawodnika. Tak rozpoczęła się jazda okrężna IZRT, do której wyruszyło 90 zawodników. Pierwsze startowały zespoły „Związkowca" na krajowych SHL-ach i inne motocykle 125 ccm. Następnie 6 zespołów MON na Jawach — 250 i nowe Jawy „Związkowca" — W-wa. Wreszcie maszyny w klasie 350 i 500 ccm a na końcu moto-- z wózkami



Oczywiście „13". T. Kowalski (Gwardia-Warszawa) usuwa uszkodzenie na trasie.

Z notatnika sprawozdawcy

Transport motocykli na Gubałówkę kolejką rozpoczął się już o godz. 7-ej rano. Jedynie wózki musiały wjeżdżać same od strony Kościelisk, aby znaleźć się na starcie.

*

Stanisław Marusarz, znany skoczek narciarski, urzędował na Gubałówce z chorągiewką startera. Chociaż z nogą w gipsie, to jednak przydał się jeszcze motocyklistom.

*

Kolorowo z czerwonymi swetrami i emblematami „Związkowca" wystartowało 4 zawodników z Wrocławia. Wszyscy na SHL-kach doskonale trzymali się razem, pomimo swych 18-tu lat (wiek zawodników, a nie maszyn — przyp. red.).

*

Najlepiej wyekwipowani byli zawodnicy warszawskiej „Gwardii". Ciepłe, futrzane kombinezony przypominały nam, że to właśnie jest raid... zimowy.

*

Przeciętna 12 km/godz. to trochę za mało nawet na niektóre trudne etapy. Jednak dzięki niej nowe Jawy Soutežne, posiadające po kilkadziesiąt kilometrów na liczniku, mogły się spokojnie docierać.

*

Dwaj zawodnicy postanowili wygrać w jednej i tej samej klasie. I na to znalazł się sposób. Kupczyk i Rusiniak przejechali metę trzymając się za ręce.

*

Specjalny „dziryt hamujący" założył M. Koprowski do swego wózka. Siła z jaką jego braciszek hamował pojazd sprawiła, że gruby żelazny drąg wygiął się już w pierwszym dniu jazdy.

*

Kupa śmiechu była na mecie, gdy dwaj zawodnicy Nr 45 i potem 75 pognali prosto przed siebie nie zauważając, że... próba szybkości skończona. Gdy zniknęli za zakrętem, ktoś uspokoił zebranych, że przecież placówka WOP ich zawróci; najwyżej zwiedzą Morskie Oko. Lest.

Jeszcze na godzinę przed startem gęsta mgła pok- wała zbocza Gubałówki. Tym chyba tłumaczy się wyznaczenie zawodnikom na kartach drogowych czasów najbardziej tolerancyjnych. Wkrótce jednak okazało się, że śnieg znikł, a pozostały po nim jedynie kałuże wody. Czasy zostały podciągnięte, jednak pomimo tego motocykliści z olbrzymiemi nadwyżkami mijali punkty kontrolne. Po przebyciu 80-kilometrowej trasy pierwsze maszyny były na mecie z przeszło 2 godzinnym zapasem czasu, a najbardziej pechowi zawodnicy kończyli etap bez punktów karnych, (jak np. A. Wolf, który pchał swoją maszynę — dobrze, że to była setka — aż 5 km!) Nic więc dziwnego, że na 90 jadących tylko 18 zawodników „zarobiło" punkty karne, a 11, którym maszyny odmówiły posłuszeństwa — odpadło.

MIĘDZY STARTEM A METĄ I.Z.R.T.

W trzech miejscach na trasie obserwowaliśmy przejeżdżających zawodników. Podczas, gdy maszyny przedzierały się terenem do Chochołowa udaliśmy się samochodem na punkt kontrolny u wylotu doliny Kościeliskiej. Tu już po 30 minutach pierwsze wpadały nasze SHL-ki, na których doskonale jechał zespół „Związkowca" — Warszawa Zenderowski, Fijałkowski, Puzio). Kolejno meldowały się zespoły Gwardii, Zw Gdańsk i Wrocław. Po chwili zjawiają się wojskowi. Wszystkie zespoły MON w komplecie oddają swe karty kontrolne. Widać, że wojsko jedzie najbardziej regularnie i zespołowo. Wreszcie zjawiają się dalsze maszyny. Na tym odcinku tylko J. Górski miał przykry upadek i teraz narzeka na uszkodzony łańcuch.

Następny odcinek raidu prowadził szosą na Zakopane, ulicami miasta, a potem w ostrych serpentynach drogą na Morskie Oko. Tu im wyżej, tym więcej pokazuje się śniegu. Na drogach leśnych oczekuje zawodników zupełna zima. Akurat zdążyliśmy, aby obserwować zmagania maszyn i ludzi ze śniegiem. Jazda terenem przez wsie Małe Ciche i Murzasichle „wyłożyła" niejednego zawodnika: Kto założył na tylne koło łańcuszki ten teraz pewnie trzyma się oblodzonej drogi i mija w śniegu nawet silniejsze maszyny. Na tym odcinku motocykliści „przemieszali" się dość znacznie. Jedynie wojskowi w dalszym ciągu jadą zwartymi zespołami.

Wreszcie na stromych zboczach Gubałówki oczekujemy zawodników. Tu zamiast śniegu jechać trzeba po błocie, kałużach wody i śliskiej glinie. Znowu pierwsze przelatują SHL-ki. Te maszyny naprawdę ciągną niezmordowanie. Po chwili po karkołomnej ścieżce przejeżdżają Jawy. Są to nasi czołowi raidowcy na nowych Soutežnych Jawach, ale jest i wojsko na eksploatowanych stale maszynach. Mieli po drodze uszkodzenia. Brak w jednej z maszyn ręcznego hamulca, w innej urwał się nożny i oba podnóżki. Jednak zdyscyplinowanie nie pozwoliło im rozbić zespołów. Jadą nadal w kompletnych składach, zręcznie mijając przeszkody na stromym usypisku. Maszyny z wózkami musiały wykazać tu najwyższą zręczność swych kierowców, przejeżdżając wąskie dróżyny raz po śniegu, to znowu po błocie. Spisały się doskonale, gdyż z 11 startujących tylko jeden wózkarz pozostał na trasie.

PRÓBA SZYBKOŚCI

Drugi dzień raidu przewidywał próbę szybkości górskiej na 8 km: ze startu na ul. Sienkiewicza, przez Rondo, Bystre i Jaszczurówkę do mety na Cyhrli. 61 „bezpunktowych" zawodników miało rozstrzygnąć, który zespół zdobędzie Nagrodę Tatr, a zespoły Związkowca rozgrywały między sobą nową SHL-kę. Stawka więc była duża. Oblodzone serpentyny powyżej Jaszczurówki nie sprzyjały bynajmniej rozwinięciu dużej szybkości. Pomimo tego należy przyznać, że uzyskane czasy przeszły wszelkie oczekiwania. Nadzwyczaj śmiało i pewnie poszły znowu SHL-ki z „wyścigowcem" P. Fijałkowskim, i żużlowcami Zenderowskim i Komanem na czele. W 250-tkach najlepszy czas uzyskali zawodnicy wojskowi. Nikt nie spodziewał się, że z tych wytrwałych raidowców będą w dniu dzisiejszym tak odważni wyścigowcy. Szereg. M. Kuśnierek z zespołu Oficerskiej Szkoły Samochodowej uzyskuje rewelacyjny czas: 7.10,0, bijąc zdecydowanie całą naszą elitę motocyklową. Por. K. Płonowski z I. zespołu WP zajmuje po Kuśnierku drugie miejsce w klasie 250 ccm, a 4-te w ogólnej klasyfikacji. Na 10 pierwszych miejsc w tej klasie — 8 zdobywają zawodnicy wojskowi!

W klasach wyższych: 350 ccm triumfują Z. Kupczyk i S. Rusiniak (Zw W-wa) obaj na Jawach 250. W klasie 500 ccm zgłosili się Markowski i Żymirski również na Jawach 250, nawiązując na próbie szybkości ciekawą walkę z 500-tką W. Szarle (Ogniwo W-wa), górując jednak swą techniką nad silniejszą maszyną kolegi. Z wózkarzy najlepiej poszli E. Wrocławski i M. Koprowski. Efektowna jazda maszyn z wózkami wzbudzała, zwłaszcza na ostrych zakrętach, wśród bliżej stojącej publiczności prawdziwy popłoch. Na szczęście obeszło się i w tym dniu bez wypadków, a uroczyste rozdanie nagród w sali Morskiego Oka zakończyło dwudniowy Raid Zimowy w serdecznej koleżeńskiej atmosferze.

Stefan L. Strzałkowski



Mijając nasz samochód podniósł w pędze szer. M. Raczyński (II Zespół WP) obie ręce do góry. Może dla tego sunie tak nieefektownie nogami po ziemi.

WYNIKI TECHNICZNE RAIDU

Zespołowo:

1) Zespół Oficerskiej Szkoły Samochodowej w składzie: Pagórski, Frąckowiak, Niewiadomski; czas 23:17, 2) zespół II „Związkowca — Skry", — Warszawa (Żymirski, Kupczyk, Oczachowski) — 24:10,5, 3) zespół MON (Konopka, Czerwiński, Filemonowicz) — 24:22, 4) zespół I „Związkowca — Skry" (Markowski, Urbaniak, Rusiniak) — 24:42,5, 5) Związkowiec — Gdańsk (Niketyn, Koman, Gampe) — 24:47.

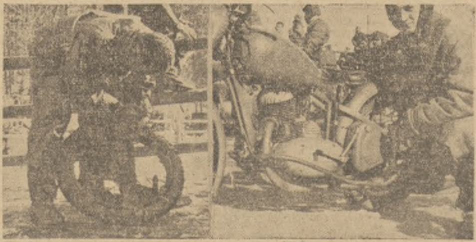
Indywidualnie:

Kl. do 125 ccm.: 1) Fijałkowski Zw. Skra czas próby szybkości 7:37, 2) Koman Zw. Gd. czas 7:38, 3) Zenderowski Zw. Skra — 8:10, 4) Puzio Zw. Skra — 8:11, 5) Likietyn Zw Gd. — 8:15, 6) Kucharski Kolejarz Opole 8:46, 7) Gampe Zw. Gd.— 8:54, 8) Bochaczek Gwardia Kr. — 8:56, 9) Dobrowolski Unia Leszno — 9:00. Wszyscy bez punktów karnych. Pięciu pierwszych zawodników jechało na maszynach polskiej produkcji SHL 125.

Kl. do 250 ccm: 1) Kuśnierek, MON czas 7:10(!) 2) Płonowski MON — 7:32, 3) Frąckowiak Ofic. Szk. Samoch — 7:40, 4) Niewiadomski Ofic. Szk. Samoch — 7:43,1, 5) Oczachowski Zw. Skra — 7:49,5, 6) Filemonowicz MON — 7:50, 7) Pagórski Ofic. Szk Samoch — 7:54, 8) Trybuła Zw. Zakopane — 7:56,5, 9) Czerwiński MON — 7:57,5, 10) Skiba MON — 8:12,5. Wszyscy bez punktów karnych.

Klasa do 350 ccm: 1 — 2) ex aequo: Kupczyk, Rusiniak Zw. Skra, czas 8:39,5, 3) Wadowski Zw. Zakopane, 4) Marchliński Kolejarz Olsztyn, 5) Noga Kol. Opole, 6) Kulikowski Gw. Warszawa. Wszyscy bez pkt. karnych.

Kl. do 500 cm: 1) Markowski Zw. Skra, czas 7:27, 2) Szarle Ogniwo W-wa — 7:41, 3) Żymirski Zw. Skra — 7:41,5, 4) Wytrykus Zw. Wrocław — 7:51,5, 5) Wąsikowski Zw. Skra 8:00, 6) Wolniewicz Zw. Wr. — 8:15,5, 7) Odrzywołek Włókniarz Kr. — 8:20, 8) Pradziad Zw. Zakopane 8:22, 9) Szonert M. Kol Olsztyn — 8:24. Wszyscy bez pkt. karnych.



Łańcuski na kole, to pewniejsza jazda. Również dobra osłona silnika przydała się w raidzie. Ochraniacz własnej produkcji demonstruje szer. J. Podrucki.



Oto jazda zespołowa. Stromą ścieżką Gubałówki ciągną jeden za drugim motocykliści wojska: por. R. Czerwiński, por. W. Filemonowicz i kpt. K. Konopka.



Najmłodszy zespół: zawodnicy „Związkowca" z Wrocławia (od lewej: M. Bergier, S. Moklejewski, R. Zadorecki i J. Skrzypczyński, wszyscy startują na SHL-kach.

„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt Adres Redakcji. Warszawa, ul Filtrowa 24, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja, Warszawa, ul. Nowowieiska 31 Konto PKO Nr. 19100 Druk. Z. G. P. W. B-103097